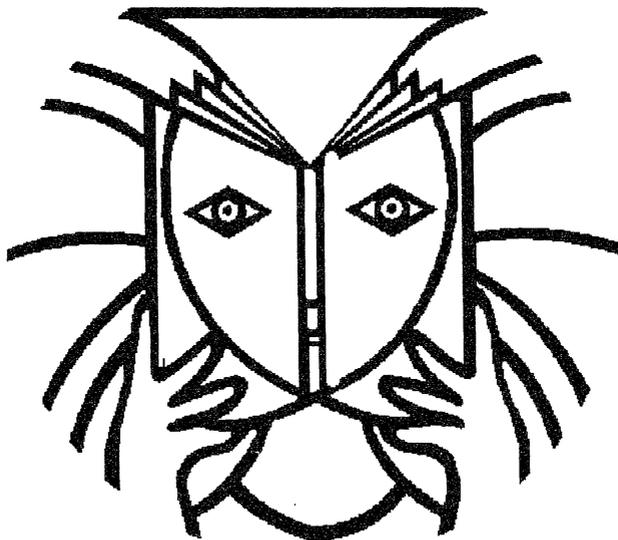




National Library
of Canada

Bibliothèque nationale
du Canada



Microfilmed 2001

for the

**OFFICIAL PUBLICATIONS
COLLECTION**

of the

**NATIONAL LIBRARY
OF CANADA**

OTTAWA

*Microfilmed by
the NATIONAL ARCHIVES
OF CANADA*

Microfilmé 2001

pour la

**COLLECTION
DES PUBLICATIONS
OFFICIELLES**

de la

**BIBLIOTHÈQUE
DU CANADA**

OTTAWA

*Microfilmé par
les ARCHIVES NATIONALES
DU CANADA*

Canada

DOCUMENTS DE LA SESSION.

VOLUME 9.

DEUXIÈME SESSION DU SIXIÈME PARLEMENT

DU

54073

CANADA.

SESSION 1888.



A. SENÉCAL, Surintendant des impressions.

☞ Voir aussi la liste numérique, page 4.

INDEX ALPHABÉTIQUE

DES

DOCUMENTS DE LA SESSION

DU

PARLEMENT DU CANADA.

DEUXIÈME SESSION, SIXIÈME PARLEMENT, 1888.

A	C		
Acte des licences.....	56	Câbles sous-marins, Protection des.....	73
Actionnaires des banques.....	17	Canal de la vallée de la Trent	30a
Agriculture, Rapport annuel de l'.....	4	Canaux, Statistiques des.....	76a
Alberta, Locataires dans.....	40f	Cap Traverse, Malles du.....	50
Alambics saisis.....	27	Capitaines commandant les steamers du gou- vernement.....	55a
Anvers, Exposition internationale d'—en 1885	12e	Caughnawaga, Sauvages de.....	64d
Archives du Canada	4a	Chambre des Communes, Salle de la.....	70
Arichat, Bureau de poste d'.....	43a	Chemin de fer Canadien du Pacifique :	
Articles des Etats-Unis admis en franchise...	53	Terres vendues.....	25
Assurances, Relevé des états des compagnies d'.....	9	Correspondance entre le département de l'Intérieur et le C. C. P.	25a
Assurances, Rapport du surintendant des....	9a	Rapport supplémentaire.	25b
Auditeur général, Rapport annuel de l'.....	2	Chemins de fer, Accidents sur les.....	58
B		Chemins de fer, Statistique des.....	8b
Banques, Actionnaires des.....	17	Chemins de fer, Subventions aux	58a, 58j
Baptêmes, mariages et sépultures	74	Chemins de fer, Explorations dans le Cap- Breton	58d
Bedford, Gardien	62a	Chemins de fer et Canaux, Rapport annuel .	8
Bibliothèque du Parlement, Rapport annuel	20	Chemins de fer dans le Manitoba.....	66
Billets fédéraux, Impression des.....	60	Chippawa, Réclamations des Sauvages.....	64
Boisvert, Louis	26	Clancy, Patrick	58p
Boot Island, N.-E.....	34b	Collingwood, Hôpital général et de marine de	47
Brise-lames à la Baie Fortune.....	34c	Colombie-Britannique, Désaveu des actes de la	68
Brise-lames à l'Ardoise.....	34a	Colonisation, Compagnies de.....	40b
Brise-lames à la Pointe aux Pères.....	34	Colonisation, Inspecteurs de.....	40c, 40d
Bryanton, Albert.....	58i	Commerce et Navigation, Rapport annuel...	3
Bryanton, Allan	58h	Commissaire de la police fédérale	24
Budget 1888-89.....	1	Commissaire de la police à cheval du N.-O..	28
Budget supplémentaire.....	1	Commissaires du Havre de Montréal.....	69a
Bureau de poste, Arichat.....	43a	Commission royale sur les chemins de fer....	8a
Bureau de poste, Dundas.....	41		
Bureau de poste, Montmagny.....	43		

C	I
Commission sur les pertes de la Rébellion... 40	Impression des billets fédéraux..... 60
Commission à des officiers publics..... 38	Impressions publiques et papeterie, Rapport annuel 12a
Commission géologique et d'histoire naturelle..... 39	Inspection des bateaux à vapeur..... 5a
Compagnie de prêt et de placements Anglo-canadienne 48	Intercolonial, Chemin de fer :
Comptes publics, Rapport annuel..... 1	Accidents aux trains..... 59e
Conférence coloniale..... 76	Clôtures..... 59c
Conseil des examinateurs du Service civil... 19	Correspondance avec Noël Fortin..... 59d
Cour Suprême, Ordre général n° 83..... 46a	Dépenses imputables au capital 59a
Culbertson, Archibald..... 64a	Destitution d'employés 59f
	Enquête sur William L. Duncan..... 59b
	Matériel roulant 59
	Intérieur, Rapport annuel de l' 14
D	J
Dépenses et revenus..... 32	Juges pensionnés..... 46b
Derby, Embranchement de chemin de fer..... 58c, 58h, 58i, 58n, 58o, 58p	Justice, Rapport annuel de la..... 11
Désaveu des actes de la Colombie-Britannique 68	
Désaveu des actes de chemins de fer du Manitoba 58b	K
Détroit de Northumberland..... 67	Kamloops 54
Diverses dépenses imprévues 23	Knight, Allan..... 58c
Dragage du havre de Pictou..... 69b	Knight, John 58n
Duffy, D. A., Contrat avec 42	
Dundas, Bureau de poste de..... 41	L
E	L'Ardoise, Brise-lames de 34a
Echiquier du Canada, Cour d' 46	Lac Érié, Terres sur le..... 30
Enregistrement des Unions ouvrières..... 52	Lachine, Location de pouvoirs hydrauliques sur le canal..... 30
Explorations dans le Cap-Breton 58d	Lefavre, Adolphe..... 31
Exportations et Importations..... 45	Législation dans le Nord-Ouest 40b
Exposition internationale d'Anvers, en 1885. 12e	Législation provinciale..... 21
F	Licences, Acte des 56
Falsification des substances alimentaires..... 16c	Liste du Service civil..... 18
Fermes agronomiques dans le Nord-Ouest... 71	Locataires dans Alberta..... 40f
Fermes agronomiques, Rapport annuel sur les 4d	Locataires de terres à pâturages..... 40e
Fonds consolidé..... 32	
Franchise, Articles des Etats-Unis admis en	M
	Malles du Cap Traverse..... 50
G	Malles au Cap Traverse..... 50
Gouverneur général, Bureau du..... 78	Mandats du Gouverneur général..... 22
Gouverneur général, Mandats du..... 22	Manitoba, Désaveu des actes de chemins de fer du 58b
Grand Nord-Ouest Central, Chemin de fer du 58k	Manitoba, Chemins de fer dans le..... 66
Grondines, Gardien du phare des..... 26	Marins et émigrants, Hôpital des..... 29
Guimond, Louis 49, 49a	Marine, Rapport annuel de la 5
H	Mattawa, Améliorations de la rivière..... 63
Harvey, John, Contrats avec..... 63	McDonald, George J..... 75
Homard, Pêche du homard et des huîtres... 6a	Médicaments, Coût des, Ecoles d'infanterie.. 62a
Homesteads, Inspecteurs des..... 40c, 40d	Milice, Rapport annuel de la 10
Horton Landing, N.-E..... 34b	Milice, Habillements de la..... 62
I	Milice, Pensions de la..... 62a
Importations et Exportations..... 45	Mississauga, Sauvages..... 64b
	Montmagny, Bureau de poste de 43
	Montréal, Commissaires du Havre de..... 69a
	Mortuaire, Statistique 4c

Mc		R	
Moulin, Rév. Père	72	Revenu de l'intérieur, Rapport annuel du ...	16
N		Revenu et dépenses.....	32
Navigation, Rapport annuel du Commerce et de la.....	3	Rivière Rideau, Obstacles dans la.....	34 <i>d</i>
Navires britanniques, Saisie de.....	65 <i>a</i> , 65 <i>b</i> , 65 <i>c</i>	Russell, Samuel	58 <i>c</i>
Navires naufragés	65	S	
Nord-Ouest Central, Compagnie du chemin de fer du	58 <i>m</i>	Saint-Charles, Embranchement de chemin de fer de.....	58 <i>e</i>
Nord-Ouest, Fermes agronomiques dans le...	71	Saint-Hyacinthe, Edifices publics de.....	43 <i>e</i>
Nord-Ouest, Législation dans les Territoires du.....	40 <i>b</i>	Saint-Jérôme de Matane.....	57
<i>Northern Light</i> , Steamer.....	55, 55 <i>a</i> , 55 <i>b</i>	Saint-Vincent-de-Paul, Pénitencier de.....	31
Northumberland, Détroit de.....	67	Saisie de navires britanniques.....	65 <i>a</i> , 65 <i>b</i> , 65 <i>c</i>
O		Sauvages de Caughnawaga.....	64 <i>d</i>
Obligations et garanties	37	Sauvages, Rapport annuel sur les affaires des	15
Ordre général n° 83, Cour Suprême.....	46 <i>a</i>	Sauvages Mississauga.....	64 <i>b</i>
Ottawa, Travaux sur la rivière.....	61, 61 <i>a</i>	Sauvetage des prêtres blessés.....	72
Ottawas, Réclamation des Sauvages de la Nation des.....	64	Scott's Bay, N.-E.....	34 <i>b</i>
P		<i>Scrip</i> délivré.....	77
Patentes de terres.....	77	Secrétaire d'Etat, Rapport annuel du.....	12
Pêcheries, Rapport annuel des.....	6	Section 16, $\frac{1}{2}$ Nord, Township 24, T.N.-O....	40 <i>g</i>
Pêcheries, Service de protection des.....	6 <i>b</i>	Service civil, Liste du	18
Pêcheries, Question des :		Service civil, Promotions et Nominations dans le.....	35
Dépêches et documents.....	36 <i>c</i>	Service civil, Mises à la retraite.....	33
Lettres de l'honorable T. B. Bayard et sir C. Tupper	36 <i>b</i>	Six Nations, Sauvages des.....	64 <i>c</i>
Relations de commerce de réciprocité entre le Canada et les Etats-Unis.....	36 <i>a</i>	Souris aux Montagnes Rocheuses, Chemin de fer de.....	58 <i>d</i>
Traité de pêche entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis.....	36	Statistique criminelle.....	4 <i>b</i>
Pénitencier de Dorchester.....	42	Statistique des Canaux	16 <i>a</i>
Pénitencier de Dorchester	42	Statistique mortuaire.....	4 <i>c</i>
Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul.....	31	Statuts du Canada.....	44
Pictou, Dragage du havre de	69 <i>b</i>	Statuts fédéraux	44
Pictou, Edifices publics de.....	43 <i>d</i>	Strathroy, Edifices publics à.....	43 <i>b</i>
Pion et Cie, A.....	58 <i>f</i>	Substances alimentaires, Falsification des....	16 <i>c</i>
Poids et Mesures et Gaz, Inspection des.....	16 <i>b</i>	Subventions aux chemins de fer	58 <i>a</i> , 58 <i>g</i>
Pointe aux Pères, Brise-lames de la.....	34	T	
Police à cheval, Rapport du Commissaire de la.....	28	Tabac saisi.....	27
Police fédérale.....	24 <i>a</i>	Terres de la rivière Détroit	64
Postes, Rapport annuel des.....	13	Terres fédérales, Agents des.....	40 <i>i</i>
Prolongement-Est, Chemin de fer.....	58 <i>g</i>	Terres à pâturages.....	40 <i>e</i>
Protection des câbles sous-marins.....	73	Terres vendues par le C.C.P.....	25
Q		Travaux publics, Rapport annuel.....	7
Quai à Saint-Jérôme de Matane.....	57	Travaux publics, Tableau des distances, etc.	7 <i>a</i>
Québec, Commissaires du Havre de.....	69	Travaux sur la rivière Ottawa.....	61, 61 <i>a</i>
R		Trent, Canal de la vallée de la.....	30
Rébellion, Commission sur les pertes de la...	40	Trottier, Charles N	26
Rébellion, Dépenses de la.....	40 <i>a</i>	Tunnel sous-marin entre l'I.P.-E. et le N.-B.	67 <i>a</i>
Réclamation des Sauvages de la Nation des Ottawas.....	64	U	
		Unions ouvrières, Enregistrement des	52
		V	
		Ventilation de la Chambre des Communes...	70
		W	
		Wood, A. F.....	30 <i>b</i>
		Y	
		York-Simcoe, Bataillon de.....	51

☞ Voir aussi l'index alphabétique, page 1.

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION,

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

MATIÈRES DU VOLUME N° 1.

- 1. Comptes Publics du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1887.** Présentée à la Chambre des communes le 27 février 1888, par l'honorable sir Charles Tupper. Budget des sommes requises pour le service du Canada, pour l'année expirant le 30 juin 1889. Présenté le 1er mars 1888, Budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada, pour l'année expirant le 30 juin 1888. Présenté le 23 avril 1888. Budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada, pour l'année expirant le 30 juin 1889. Présenté le 14 mai 1888.

Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 2.

- 2. Rapport de l'Auditeur-Général sur les comptes des crédits, pour l'exercice expiré le 30 juin 1887.** Présenté à la Chambre des communes le 27 février 1888, par sir Charles Tupper.

Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 3.

- 3. Tableaux du Commerce et de la Navigation de la Puissance du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1887.** Présentés à la Chambre des communes le 27 février 1888, par l'honorable M. Bowell.....

Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 4.

- 4. Rapport du ministre de l'agriculture, pour l'année 1887.** Présenté à la Chambre des communes le 27 mars 1888, par l'honorable J. Carling.

Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 5.

- 4a. Rapport sur les Archives du Canada.....**

Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 6.

- 4b. Statistique criminelle pour 1886,—Annexe du rapport du ministre de l'Agriculture pour la même année.** Présentée à la Chambre des communes le 18 mai 1888, par l'honorable J. Carling.....

Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

- 4c. Relevés des rapports de la Statistique Mortuaire pour l'année 1887.**

Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

- 4d. Fermes agronomiques.** Rapports du directeur, de l'entomologiste et botaniste, du chimiste et de l'horticulteur, pour 1887.....

Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N^o 7.

5. 20me rapport annuel du département de la marine, pour l'exercice expiré le 30 juin 1887. Présenté à la Chambre des communes le 13 mars 1888, par l'honorable G. E. Foster—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 5a. Rapport du président du conseil d'inspection des bateaux à vapeur, pour l'année civile terminée le 31 décembre 1887.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

MATIÈRES DU VOLUME N^o 8.

6. Rapport annuel du département des pêcheries, Dominion du Canada, pour l'année 1887—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 6a. Rapport des commissaires chargés de faire une enquête et un rapport sur les pêcheries de homard et d'huitres en Canada. Présenté à la Chambre des communes le 16 mars 1888, par l'honorable G. E. Foster.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 6b. Rapport spécial sur le service de protection des pêcheries du Canada, 1887—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N^o 9.

7. Rapport annuel du ministre des travaux publics, pour l'exercice 1886-87, sur les travaux placés sous son contrôle. Présenté à la Chambre des communes le 27 février 1888, par sir Hector Langevin.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 7a. Tableaux indiquant l'étendue et les progrès des travaux publics, les distances, etc., sur les principales routes de navigation, les chemins de fer, télégraphes, etc. La navigation intérieure du Canada, les routes océaniques entre le Canada et les pays étrangers, les routes canadiennes par terre jusqu'au bord de la mer. Les chemins de fer et lignes télégraphiques du gouvernement, etc., etc. Les routes du canal de Suez et du canal de Panama—
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.
8. Rapport annuel du ministre des chemins de fer et canaux pour le dernier exercice, du 1er juillet 1886 au 30 juin 1887, sur les travaux placés sous son contrôle. Présenté à la Chambre des communes le 6 mars 1888, par l'honorable J. H. Pope—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 8a. Rapport de la commission royale des chemins de fer, avec annexes, savoir: 1^o Rapport du comité qui a visité les Etats-Unis; 2^o Rapport supplémentaire du même comité; 3^o Extraits, Hadley, etc. Présenté à la Chambre des communes le 29 février 1888, par l'honorable J. H. Pope—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 8b. Rapports, statistique des chemins de fer du Canada, et capital, trafic, exploitation des chemins de fer du Canada, 1887. Présentés à la Chambre des communes le 17 mai 1888, par sir Charles Tupper.....*Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*

MATIÈRES DU VOLUME N^o 10.

9. Sommaire des relevés des compagnies d'assurance en Canada pour l'année expirée le 31 décembre 1887. Présenté à la Chambre des communes le 4 mai 1888, par sir Charles Tupper—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 9a. Rapport du surintendant des assurances, pour l'année terminée le 31 décembre 1887.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N^o 11.

10. Rapport annuel du ministère de la milice et de la défense du Canada, pour l'année expirée le 31 décembre 1887. Présenté à la Chambre des communes le 27 février 1888, par sir Adolphe Caron—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
11. Rapport du ministre de la justice sur les pénitenciers du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1887. Présenté à la Chambre des communes le 27 février 1888, par l'honorable J. S. D. Thompson.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
12. Rapport du secrétaire d'Etat, pour l'année expirée le 31 décembre 1887. Présenté à la Chambre des communes le 28 février 1888, par l'honorable J. A. Chapleau—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

- 12a.** Rapport annuel du département de la papeterie et des impressions publiques du Canada, pour l'exercice terminé le 30 juin 1887, avec un rapport partiel pour le même service pour le semestre expiré le 30 décembre 1887. Présenté à la Chambre des Communes le 13 mars 1888, par l'honorable J. A. Chapleau.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 12b.** Rapport du conseil des examinateurs du service civil du Canada, pour l'année expirée le 31 décembre 1887.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 12c.** (1887.) Rapport sur l'exposition internationale d'Anvers, en 1885—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N^o 12.

- 13** Rapport du directeur général des postes, pour l'année expirée le 30 juin 1887. Présenté à la Chambre des communes le 28 février 1888, par l'honorable A. W. McLelan—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 14.** Rapport annuel du département de l'intérieur pour l'année expirée le 31 décembre 1887. Présenté à la Chambre des communes le 27 février 1888, par l'honorable Thos. White—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N^o 13.

- 15.** Rapport annuel du département des Sauvages, pour l'année expirée le 31 décembre 1887. Présenté à la Chambre des communes le 1er mars 1888, par l'honorable Thos. White—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N^o 14.

- 16.** Rapports, états et statistique du revenu de l'intérieur de la Puissance du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1887. Présenté à la Chambre des communes le 24 février 1888, par l'honorable J. Costigan.....*Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*
- 16a.** Statistique des canaux pour la saison de navigation de 1886. Supplément n^o 1 du rapport du revenu de l'intérieur, pour l'exercice finissant le 30 juin 1887—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 16b.** Rapport sur l'inspection des poids et mesures et du gaz. Supplément n^o 2 du rapport du ministre du revenu de l'intérieur.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 16c.** Rapport sur la falsification des substances alimentaires. Supplément n^o 3 du rapport du revenu de l'intérieur.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

MATIÈRES DU VOLUME N^o 15.

- 17.** Liste des actionnaires des banques chartées du Canada, à la date du 31 décembre 1887. Présentée à la Chambre des communes le 14 mars 1888, par l'honorable M. Bowell—
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.
- 18.** Liste du service civil du Canada, au 1er juillet 1887, conformément à l'article 59 de l'Acte du Service Civil. Présentée à la Chambre des communes le 15 mars 1888, par l'honorable J. A. Chapleau.....*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*
- 20** Rapport des bibliothécaires conjoints du parlement sur l'état de la bibliothèque. Présenté à la Chambre des communes le 23 février 1888, par l'honorable M. l'Orateur—
Imprimé pour les documents de la session seulement.

MATIÈRES DU VOLUME N^o 16.

- 21.** Correspondance, rapports du ministre de la justice et arrêtés du Conseil, au sujet de la législation provinciale, 1884 à 1887.....*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*
- 22.** Relevé des mandats du gouverneur général émis depuis la dernière session du parlement, et des dépenses y relatives, aux termes de l'Acte du Revenu Consolidé et de l'Audition, article 32, paragraphe (b). Présenté à la Chambre des communes le 27 février 1888, par sir Charles Tupper.....*Pas imprimé.*

- 23.** Relevé des diverses dépenses imprévues pour l'exercice 1887-88. Présenté à la Chambre des communes le 27 février 1888, par sir Charles Tupper. *Pas imprimé.*
- 24.** Rapport du commissaire de la police fédérale, conformément aux dispositions des Statuts révisés du Canada, chapitre 184, article 5. Présenté à la Chambre des communes le 27 février 1888, par l'honorable J. S. D. Thompson. *Pas imprimé.*
- 24a.** Etat du nombre moyen d'hommes employés dans le corps de la police fédérale pendant chaque mois de l'année 1887, et de leur paie et frais de voyages (sous l'autorité des Statuts révisés du Canada, chapitre 184, art. 5). Présenté au Sénat le 27 février 1888, par l'hon. M. Abbott—
Pas imprimé.
- 25.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 6 mai, 1887—Relevé des terres vendues par la Cie du chemin de fer du Pacifique Canadien dans les territoires du Nord-Ouest, jusqu'au 1er avril 1887 ; la date de la vente, et le nom des acquéreurs. Présentée à la Chambre des communes le 28 février 1888.—*M. Perley (Assiniboia)*. *Pas imprimé.*
- 25a.** Réponse (partielle) conformément à une résolution de la Chambre des communes, adoptée le 20 février 1882, sur tous les sujets affectant le chemin de fer du Pacifique canadien, et donnant des détails concernant : 1. Le choix de la route. 2. Le progrès des travaux. 3. Le choix ou la réserve des terres. 4. Le paiement de deniers. 5. La construction des embranchements. 6. Le progrès des travaux sur les embranchements. 7. Les tarifs de transport des voyageurs et des marchandises. 8. Les conditions particulières requises par l'Acte refondu des chemins de fer et ses amendements, jusqu'à la clôture de l'exercice précédent. 9. Les mêmes conditions particulières jusqu'à la date la plus rapprochée possible de la production de l'état. 10. Copie de tous ordres en conseil et de toute correspondance échangée contre le gouvernement et la Cie du chemin de fer ou aucun des membres ou officiers des deux parties, touchant les affaires de la compagnie. Présentée à la Chambre des communes le 8 mars 1888, par l'hon. Thos. White—
Imprimée pour les documents de la session seulement.
- 25b.** Réponse (supplémentaire) conformément à une résolution de la Chambre des communes, adoptée le 20 février 1882, sur tous les sujets affectant le chemin de fer du Pacifique canadien, et donnant des détails concernant : 1. Le choix de la route. 2. Le progrès des travaux. 3. Le choix ou la réserve des terres. 4. Le paiement de deniers. 5. La construction des embranchements. 6. Le progrès des travaux sur les embranchements. 7. Les tarifs de transport des voyageurs et des marchandises. 8. Les conditions particulières requises par l'Acte refondu des chemins de fer et ses amendements, jusqu'à la clôture de l'exercice précédent. 9. Les mêmes conditions particulières jusqu'à la date la plus rapprochée possible de la production de l'état. 10. Copie de tous ordres en conseil et de toute correspondance échangée entre le gouvernement et la Cie du chemin de fer ou aucun des membres ou officiers des deux parties, touchant les affaires de la compagnie. Présentée à la Chambre des communes le 19 mars 1888, par l'hon. Thos. White. *Imprimée pour les documents de la session seulement.*
- 26.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 6 juin 1887— Copie de l'ordre en conseil nommant Louis Boisvert gardien du phare aux Grondines, en remplacement de E. Trottier, et copie de toutes communications recommandant Charles N. Trottier à cet emploi. Présentée à la Chambre des communes le 28 février 1888.—*M. de St Georges*. *Pas imprimé.*
- 27.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 27 avril 1887—Etat établissant le nombre d'alambics saisis par le département du revenu pour chacune des années 1878, '79, '80, '81, '82, '83, '84, '85 et '86, et les trois premiers mois de l'année 1887 ; les noms de ceux chez qui les alambics ont été saisis ; les noms des dénonciateurs et les montants payés à chacun d'eux ; aussi un état des dépenses occasionnées par ces saisies, et le montant des recettes provenant de toute vente de ces alambics. Aussi, réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 27 avril 1887—Etat de toutes saisies opérées en Canada, pour vente illicite de tabac, pour chaque année depuis 1878 jusqu'au 1er mars 1887, inclusivement ; les noms des personnes chez lesquelles ces saisies ont été faites, les montants prélevés de ces saisies par vente ou autrement, et les dépenses occasionnées pour opérer ces saisies. Présentées à la Chambre des communes le 28 février 1888 —*M. Rinfret*. *Pas imprimées.*

MATIÈRES DU VOLUME N° 17.

- 28.** Rapport du commissaire de la police à cheval du Nord-Ouest, 1887. Présenté à la Chambre des communes le 3 avril 1888, par sir John A. Macdonald

Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

- 29.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 6 juin 1887—Etat donnant les détails suivants sur les dépenses en rapport avec le maintien de l'hôpital de marine et des immigrants à Québec pendant la période écoulée depuis la confédération jusqu'au 30 juin 1886, et indiquant :—
1. Quel a été le montant total voté par le parlement pour le maintien de cet hôpital pendant la dite période. 2. Quel montant a été réellement dépensé. 3. Combien de personnes, autres que des marins malades, y ont reçu des soins pendant la dite période. 4. La totalité des jours de traitement que ces personnes ont reçus. 5. Combien de marins y ont été traités pendant la même période. 6. Combien de jours de traitement ils ont reçus. 7. Le coût, en moyenne, par jour, pour ces deux classes de patients pendant la même période. 8. Le prix, par patient, payé par jour à l'hôpital général de Montréal pour le soin donné aux marins malades pendant les mêmes années, 1867-86. 9. Quel montant total a été porté, pendant la dite période, au compte du fonds affecté au soulagement des marins malades et en détresse comme dépenses en rapport avec cet hôpital de Québec, en vertu de l'Acte 31 Vic, chap. 64, art. 12 (maintenant chap. 76, art. 16 des Statuts révisés). Présentée à la Chambre des communes le 29 février 1888 *M. Hickoy*..... *Pas imprimée.*
- 30.** Rapport de la Commission Royale sur le louage des pouvoirs d'eau au canal Lachine. Présenté à la Chambre des communes le 2 mars 1888, par l'honorable J. H. Pope..... *Pas imprimé.*
- 30a.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 5 mars 1888—Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement du Canada et les commissaires nommés par le gouvernement pour faire une enquête et recueillir des données au sujet du canal de la Vallée de la Trent, et de la continuation future des travaux. Aussi, copie de toutes instructions autorisant les commissaires à agir et définissant leurs pouvoirs et attributions et le mode de procédure, de même que copie de tous rapports adressés au gouvernement par l'ingénieur ou les ingénieurs des travaux du dit canal depuis la dernière session du parlement. Présenté à la Chambre des communes le 13 avril 1888.—*M. Barron.*
Pas imprimée.
- 30b.** Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 22 mars 1888—Etat détaillé de toutes sommes d'argent payées à M. A. F. Wood, de Madoc, pour ses services et ses dépenses comme estimateur ou à tout autre titre, sur le canal de la vallée de la Trent, depuis la date de sa nomination jusqu'au 1er janvier 1888; aussi un état détaillé de toutes sommes à lui payées pour ses services et ses dépenses sur le canal Murray, du 1er décembre 1883 au 1er janvier 1888, afin de compléter l'état des sommes à lui payées, qui a été demandé à la session dernière. Présentée au Sénat le 18 avril 1888.—*L'honorable M. Flint*... *Pas imprimée.*
- 31.** Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 17 juin 1887.—Copie de toutes les plaintes qui ont pu être portées par les autorités du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, depuis le 24 avril 1886, contre Adolphe Lefavre, ci-devant employé au pénitencier, ainsi que tous les rapports que l'inspecteur a pu faire depuis la même date contre le dit Lefavre, avec les décisions que l'honorable ministre de la justice a pu donner sur ces rapports et ces plaintes. Présentée au Sénat, le 29 février 1888.—*L'honorable M. Bellerose*... *Pas imprimée.*
- 32.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 février 1888—Etat détaillé des recettes et des dépenses imputables au fonds consolidé, du 1er juillet 1886 au 1er mars 1887, et du 1er juillet 1887 au 1er mars 1888. Présentée à la Chambre des communes le 5 mars 1888 —*Sir Richard Cartwright*..... *Pas imprimée.*
- 33.** Etat de toutes les pensions et indemnités de retraite accordées dans le service civil, pendant l'année expirée le 31 décembre 1887, donnant le nom et l'emploi de chaque personne mise à la retraite ou retirée, ses appointements, son âge, la durée de son service, l'indemnité à elle accordée lors de sa retraite, la raison de sa mise à la retraite, et si la vacance a été remplie par promotion ou par une nouvelle nomination. Présenté à la Chambre des communes le 5 mars 1888. *Sir Charles Tupper*..... *Imprimé pour les documents de la session seulement.*
- 34.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 6 juin 1887—Copie des requêtes présentées en différents temps, requêtes appuyées par les différentes compagnies de steamers transatlantiques et autres personnes, demandant la construction d'un brise-lames à la Pointe-aux-Pères. Présentée à la Chambre des communes le 6 mars 1888.—*M. Fiset*..... *Pas imprimée.*
- 34a** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 6 juin 1887—Copie de toutes explorations, rapports et correspondance concernant le brise-lames de l'Ardoise, dans le comté de Richmond, N.-E. Présentée à la Chambre des communes le 13 mars 1888.—*M. Flynn*—
Pas imprimée.

- 31b.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 6 juin 1887—Copie de toute correspondance ou télégrammes depuis le 31 décembre dernier, touchant la construction ou la réparation de brise-lames ou jetées à Scott's Bay, Horton Landing et Boot Island, dans le comté de King, N.-E.; et aussi de toutes instructions données à l'ingénieur du département des travaux publics qui a visité les dites localités dans les mois de janvier et février derniers, ainsi que de ses rapports à ce sujet. Présentée à la Chambre des communes le 4 avril 1888.—*M. Borden*—
Pas imprimée.
- 34c.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 9 avril 1888 :—Copie du rapport de l'ingénieur en chef sur le brise-lames de la Baie Fortune, comté de King, I.P.-E., dans le but de l'allonger; aussi, copie de toutes pétitions, lettres, etc., se rapportant à ce sujet. Présentée à la Chambre des communes le 30 avril 1888.—*M. McIntyre*
Pas imprimée.
- 34d.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 6 juin 1887—Copie de tous ordres en conseil ou autres documents donnant le pouvoir de construire tous ponts, barrages, brise-lames ou autres obstructions dans la rivière Rideau, depuis sa source jusqu'à son embouchure. Présentée à la Chambre des communes le 14 mai 1888—*M. Robillard*.....
Pas imprimée.
- 35.** Relevé des noms et appointements de toutes personnes nommées ou promues dans le service civil en 1887, spécifiant la charge à laquelle chacune d'elles a été nommée ou promue (article 58, par 2, Acte du Service Civil). Présenté à la Chambre des communes le 6 mars 1888, par l'honorable J. A. Chapleau.....
Imprimé pour les documents de la session seulement.
- 36.** Copie du traité des pêcheries entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis, relativement aux pêcheries du Canada et de Terre-Neuve, signé à Washington le 15ième jour de février 1888; et les protocoles des diverses conférences, en même temps que le protocole des plénipotentiaires anglais offrant de conclure un arrangement temporaire pour une période n'excédant pas deux années dans le but d'en arriver à un *modus vivendi* en attendant la ratification du traité et du protocole des plénipotentiaires américains, exprimant leur satisfaction au sujet du *modus vivendi* communiqué par les plénipotentiaires anglais. Présentée à la Chambre des communes le 7 mars 1888, par sir Charles Tupper.....
Imprimée pour les documents de la session seulement.
- 36a.** Copie de la déclaration faite par les plénipotentiaires anglais à la commission des pêcheries à Washington, au sujet de la réciprocité commerciale entre le Canada et les Etats-Unis, et de la réponse faite par les plénipotentiaires américains. Présentée à la Chambre des communes le 7 mars 1888, par sir Charles Tupper.—
Imprimée pour les documents de la session seulement.
- 36b.** Deux communications relatives à la question des pêcheries—l'une portant la mention "personnelle et non-officielle," par l'honorable T. B. Bayard, secrétaire d'Etat, Washington, E.-U., en date du 31 mai 1887, et adressée à sir Charles Tupper;—et l'autre, la réponse de sir Charles à l'honorable M. Bayard, portant aussi la mention de "personnelle et non-officielle," en date du 6 juin 1887. Présentées à la Chambre des communes le 9 mars 1888, par sir Charles Tupper.....
Imprimées pour la distribution et les documents de la session.
- 36c.** Dépêches et documents se rapportant à la question des pêcheries. Présentés à la Chambre des communes le 12 avril 1888, par l'honorable G. E. Foster—
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.
- 37.** Etat détaillé des bons et garanties enregistrés dans le département du secrétaire d'Etat du Canada, conformément à l'article 23, chap. 19, des Statuts révisés du Canada. Présenté à la Chambre des communes le 7 mars 1888, par l'honorable J. A. Chapleau.....
Pas imprimé.
- 38.** Liste des officiers publics auxquels des commissions ont été adressées en 1887, sous l'autorité du chap. 19 des Statuts Révisés du Canada, et soumise au parlement du Canada sous l'autorité de l'article 2 du dit acte. Présentée à la Chambre des communes le 7 mars 1888, par l'honorable J. A. Chapleau.....
Pas imprimée.
- 39.** Rapport annuel (nouvelle série) de la commission géologique et d'histoire naturelle du Canada, volume II, 1886. Présenté à la Chambre des communes le 23 mars 1888, par l'honorable Thos. White.....
Imprimé pour la distribution seulement.
- 40.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 5 mars 1888—Copie de tous rapports des commissaires nommés par commission royale pour s'enquérir des pertes subies dans les Territoires du Nord-Ouest pendant le dernier soulèvement; et un relevé de tous les paiements effectués sous l'autorité de recommandations contenues

- dans ces rapports. Présentée à la Chambre des communes le 8 mars 1888—*L'honorable M. Laurier*..... *Pas imprimée.*
- 39a. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 28 mars 1888—Relevé du montant total déboursé par le gouvernement par suite du soulèvement du Nord-Ouest. Présentée à la Chambre des communes le 25 avril 1888—*M. Mulock*..... *Pas imprimée.*
- 39b. Mémoire du lieutenant-gouverneur des Territoires du Nord-Ouest à Son Excellence le gouverneur général en conseil, demandant l'inauguration d'un nouveau mode de législation dans les Territoires du Nord-Ouest Présenté à la Chambre des communes le 7 mai 1888, par sir John A. Macdonald..... *Pas imprimé.*
- 39c. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 5 mars 1888—Etat donnant le nom et le domicile de chaque inspecteur de homesteads dans le Manitoba et le Nord-Ouest, le nombre d'inspections et de rapports faits mensuellement par chacun pendant les années 1882 à 1887 inclusivement ; le nom et le domicile de chaque inspecteur de colonisation, le nombre d'inspections et de rapports faits mensuellement par chacun pendant les susdites années, et copie des dits rapports. Présentée à la Chambre des communes le 19 mai 1888—*M. Watson*—
Pas imprimée.
- 39d. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 16 avril 1888—Etat donnant les noms et la date de nomination de chaque inspecteur de colonisation et de homestead dans les Territoires du Nord-Ouest, y compris le Manitoba, les appointements payés à chacun, ainsi que les frais de voyage par jour ou par mois ; le montant total payé à chacun pour appointements et frais de voyage ou autres dépenses à partir de la date de leur entrée en fonction jusqu'au 1er janvier 1886. Présentée à la Chambre des communes le 19 mai 1888—*M. McMullen*.. *Pas imprimée.*
- 39e. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 16 avril 1888—1. Etat indiquant toutes les personnes qui ont affermé des terres à pâturage aux termes de l'ancienne formule d'affermage. 2. Le nombre de celles qui se sont pleinement conformées aux conditions des baux. 3. Le nombre de celles qui s'y sont partiellement conformées, et dans quelle mesure. 4. Le nombre de celles qui doivent des arrérages, et quel montant. 5. Le nombre d'anciens affermagés qui sont actuellement inoccupés. Présentée à la Chambre des communes le 19 mai 1888—*M. Davis*—
Pas imprimée.
- 39f. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 28 mars 1888—Etat indiquant—1. Le nom de chaque éleveur qui a loué des terrains dans le district d'Alberta, T.N.-O. ; le nombre de leurs bestiaux ; et la date de chaque dernier relevé mentionnant ce nombre ? 2. Si aucun des locataires doit des arrérages de rente ? 3. Si les terres louées sont propres à l'agriculture ? 4. La perte de bétail ou les souffrances que celui-ci a éprouvées dans ce district pendant l'hiver 1886-87, s'il en a été fait rapport ? Présentée à la Chambre des communes le 19 mai 1888—*Sir Richard Cartwright*..... *Pas imprimée.*
- 39g. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 9 avril 1888—Copie de toutes lettres, correspondance, affidavits, etc., concernant l'affermage et la vente ou l'établissement de la $\frac{1}{2}$ N., section 16, township 24, rang 24, à l'ouest du quatrième méridien, dans les Territoires du Nord-Ouest. Présentée à la Chambre des communes le 19 mai 1888—*M. McMullen*.
Pas imprimée.
- 39h. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 28 mars 1888—Etat indiquant le nombre des sociétés de colonisation existant actuellement au Manitoba et au Nord-Ouest, le nombre de colons qu'elles ont placés sur leurs terres pendant les années 1885-86 et 87, le montant payé à la couronne par les diverses compagnies pour achats de terres par tous les autres colons pendant les mêmes années. Présentée à la Chambre des communes le 19 mai 1888—*M. McMullen*.
Imprimée pour les documents de la session seulement.
- 39i. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er mars 1888—Copie des instructions données aux agents des terres fédérales dans le Manitoba et le Nord-Ouest concernant les renseignements gratuits à fournir aux personnes désirant s'y fixer comme colons, et copie des instructions relatives aux renseignements pour lesquels un honoraire est exigé ; le montant des honoraires perçus pour ces renseignements aux diverses agences pendant les années 1885-86-87 ; le montant de tous les honoraires reçus des dits colons pendant les dites années et que l'on n'a pas porté à leur crédit lorsqu'ils ont acheté des terres fédérales. Présentée à la Chambre des communes le 19 mai 1888—*M. McMullen*..... *Pas imprimée.*

- 41.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 25 avril 1887—Copie du bail consenti par R. T. Wilson en faveur du gouvernement fédéral pour les nouveaux bureaux publics de la ville de Dundas, comté de Wentworth ; le rapport de l'inspecteur des bureaux de poste sur le bureau de poste nouveau, et aussi, copie des pétitions, de la correspondance et de toutes autres pièces relatives à l'enlèvement du bureau de poste. Présentée à la Chambre des communes, le 8 mars 1888—*M. Bain (Wentworth)*..... *Pas imprimée.*
- 42.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 6 juin 1887—Copie du contrat de D. A. Duffy pour la construction de la nouvelle aile du pénitencier de Dorchester, aussi de toute réclamation ou demande faite pour extra, de même que de tout rapport recommandant le paiement de telles réclamations ou d'aucune d'elles, et aussi de toute correspondance échangée entre l'entrepreneur et le département des travaux publics. Présentée à la Chambre des communes le 8 mars 1888—*M. Weldon (Saint-Jean)*..... *Pas imprimée.*
- 43.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 27 avril 1887—Copie de tous les papiers, documents, correspondance, etc., relativement à la construction d'un bureau de poste en la ville de Montmagny, dans le comté de Montmagny. Présentée à la Chambre des communes le 8 mars 1888—*M. Choquette*..... *Pas imprimée.*
- 43a.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 6 juin 1887—Copie de toute correspondance relative à l'achat d'un terrain dans la ville d'Arichat pour y bâtir des bureaux de poste et de douane. Présentée à la Chambre des communes le 8 mars 1888.—*M. Flynn*—
Pas imprimée.
- 43b.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 28 mars 1888—Copie de tous rapports, correspondance, pétitions ou documents concernant la construction permanente projetée d'un bureau de poste et de douane à Strathroy, et de toutes recommandations faites au sujet de son emplacement, de son caractère et de son coût, etc., etc. Présentée à la Chambre des communes le 20 avril 1888—*M. McMullen*..... *Pas imprimée.*
- 43c.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 9 avril 1888. Copie de toutes lettres, mémoires et autres documents concernant la construction d'édifices publics dans la cité de Saint-Hyacinthe, tels que le bureau de poste et entrepôt pour la douane, etc. Présentée à la Chambre des communes le 1er mai 1888.—*M. Dupont*..... *Pas imprimée.*
- 43d.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 16 avril 1888. Copie de toute correspondance et pétitions concernant la construction de bureaux de poste, de douane et du revenu de l'intérieur, dans la ville de Pictou. Présentée à la Chambre des communes le 8 mai 1888.—*M. Platt*..... *Pas imprimée.*
- 44.** Relevé des Statuts du Canada vendus et distribués officiellement pendant les deux dernières années, aux termes de l'article 14 du chap. 2 des Statuts révisés du Canada. Présenté à la Chambre des communes le 13 mars 1888, par l'honorable J. A. Chapleau—
Pas imprimé.
- 45.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 février 1888—Etat dressé suivant la formule employée pour les relevés publiés dans la *Gazette* des exportations et importations, du 1er juillet 1887 au 1er mars 1888, faisant la distinction entre les produits du Canada et ceux des autres pays. Présentée à la Chambre des communes le 14 mars 1888.—*Sir Richard Cartright*..... *Pas imprimée.*
- 46.** Rapport des nouveaux règlements et de la procédure de la " Cour de l'Échiquier du Canada," conformément aux articles 55 et 56 du chap. 16 de la 50e et 51e Victoria. Présenté à la Chambre des communes le 19 mars 1888, par l'honorable J. A. Chapleau..... *Pas imprimée.*
- 46a.** Rapport, suivant les termes de l'article 109 de l'acte des cours suprême et de l'échiquier, Statuts révisés du Canada, chap. 135, au sujet de l'ordre général n° 83, qui a été fait par les juges de la cour suprême du Canada, pendant l'année dernière. Présenté à la Chambre des Communes le 4 avril 1888, par l'honorable J. A. Chapleau..... *Pas imprimé.*
- 46b.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 2 mars 1888. Etat donnant les noms de tous les juges de cours supérieure, de loi ou d'équité, admis à la retraite en Canada, et la date de leurs lettres patentes respectives. Aussi, copie de la dernière lettre patente adressée à un juge de la cour supérieure admis à la retraite. Présentée à la Chambre des communes le 9 avril 1888—*M. Small*..... *Pas imprimée.*
- 47.** Etat concernant l'hôpital général et de marine de Collingwood, pour l'année 1887. Présenté à la Chambre des communes le 19 mai 1888, par M. l'Orateur..... *Pas imprimé.*

48. Etat des affaires de la Compagnie Anglo-Canadienne de Prêts et de Placements, à la date du 31 décembre 1887. Présenté à la Chambre des communes le 19 mai 1888, par M. l'Orateur.—
Pas imprimé.
49. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 1^{er} mars 1888, demandant copie des lettres signées Jos. H. Bellerose, adressées au ministre de la justice, en date des 27 et 28 novembre 1887, en rapport avec l'incendie de la propriété de M. Louis Guimond, de Saint-Vincent-de-Paul ; aussi, copie des témoignages pris dans cette affaire du rapport que l'inspecteur des pénitenciers a présenté après s'être enquis des faits mentionnés dans les dites lettres Présentée au Sénat le 21 mars 1888—*L'honorable M. Bellerose*—
Pas imprimée.
- 49a Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 18 avril 1888, priant Son Excellence de vouloir bien faire transmettre à cette Chambre, copie d'une lettre en date du 31 mars dernier, de l'honorable Joseph H. Bellerose, relative à l'incendie de la maison de M. Louis Guimond, à Saint-Vincent-de-Paul ; aussi, copie d'une lettre de James Devlin, ingénieur, sur le même sujet ; aussi, copie des déclarations solennelles qui accompagnent les dites lettres, et de toute autre correspondance relative à ce sujet. Présentée au Sénat le 21 mai 1888—*L'honorable M. Bellerose*..... *Pas imprimée.*
50. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 2 mai 1887—Etat montrant les noms de toutes les personnes qui ont soumissionné pour le transport des malles entre les glaces de côtes au Cap Traverse, L.P.-E. ; le montant de chaque soumission, et à qui le contrat a été donné. Présentée à la Chambre des communes le 21 mars 1888.—*M. Perry*.....*Pas imprimée.*
51. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 5 mars 1888—Copie de toutes demandes, lettres ou autres communications adressées au gouvernement ou à aucun département ou ministre, ou de tous rapports relativement à la requête présentée de la part du bataillon York-Simcoe pour l'allocation du petit équipement pendant la campagne du Nord-Ouest, et de toutes réponses à ce sujet. Présentée à la Chambre des communes le 21 mars 1888.—*M. Mulock*.....*Pas imprimée.*
52. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 1^{er} mars 1888—Copie des règlements faits par le gouverneur en conseil pour l'enregistrement des unions ouvrières. Présentée à la Chambre des communes le 28 mars 1888.—*M. Amyot*.....*Pas imprimée.*
53. Copie des dépêches de sir L. West à lord Lansdowne, et de sir L. West à lord Salisbury ; et aussi, copie certifiée d'un rapport du comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil, concernant l'admission en franchise de certains articles, lorsqu'il paraîtra, à la satisfaction du gouverneur en conseil, que des articles similaires du Canada pourront être importés en franchise par les Etats-Unis. Présentée à la Chambre des communes le 6 avril 1888, par sir Charles Tupper.—
Imprimée pour les documents de la session seulement.
54. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 28 mars 1888—Rapport de M. Parmelee au ministre des douanes sur l'à-propos de faire de Kamloops un port douanier. Présentée à la Chambre des communes le 9 avril 1888.—*M. Mara*.....*Pas imprimée.*
55. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 2 mars 1888—Etat donnant la date à laquelle le steamer *Northern Light* a commencé ses voyages entre l'île du Prince-Edouard et Pictou, N.-E., le nombre de voyages faits, le nombre de voyageurs transportés, et la date de son dernier voyage jusqu'à date. Présentée à la Chambre des communes le 10 avril 1888.—*M. Perry*.....*Pas imprimée.*
- 55a. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 février 1888—Etat donnant les noms et les salaires de tous les capitaines en charge de steamers du gouvernement, ainsi que les salaires et allocations actuellement payables aux dits capitaines et à eux payés ; et copie de toutes pétitions, correspondance, télégrammes, etc, concernant le salaire du capitaine du *Northern Light* depuis le 1^{er} janvier 1879. Aussi, état donnant les noms et le nombre d'hommes employés à bord du dit steamer, ou en rapport avec lui, au cours de l'été dernier, à partir de la discontinuation de ses voyages au printemps de 1887 jusqu'à la reprise de son service dans l'automne de la même année. Présentée à la Chambre des communes le 10 avril 1888.—*M. Welsh*.....*Pas imprimée.*
- 55b. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 février 1888—Etat donnant les noms et le nombre d'hommes employés à bord du *Northern Light*, ou en

- rapport avec lui, au cours de l'été dernier, à partir de la discontinuation de ses voyages au printemps de 1887 jusqu'à la reprise de son service dans l'automne de la même année. Présentée à la Chambre des communes le 9 mai 1888.—*M. Welsh*..... *Pas imprimée.*
56. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 28 mars 1888—Relevé du montant total payé par le gouvernement en rapport avec l'acte des licences pour la vente des liqueurs. Présentée à la Chambre des communes le 10 avril 1888.—*M. Mulock*..... *Pas imprimée.*
57. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 6 juin 1887—Etat indiquant le montant des sommes dépensées depuis 1867 aux réparations et améliorations du quai à Saint-Jérôme de Matane. Présentée à la Chambre des communes le 10 avril 1888.—*M. Fiset*—*Pas imprimée.*
58. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 2 mars 1888—Relevé des accidents de chemins de fer signalés au gouvernement en 1886, et au sujet desquels des actions sont actuellement pendantes. Présentée à la Chambre des communes le 12 avril 1888.—*M. Denison*—*Pas imprimée.*
- 58a. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 mars 1888—Etat indiquant le montant voté à chaque session depuis 1880 comme subventions aux chemins de fer, combien a été voté pour chaque province, et le montant payé à compte de ces subventions. Présentée à la Chambre des communes le 13 avril 1888.—*M. Semple*..... *Pas imprimée.*
- 58b. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 9 avril 1888—Copie de toute correspondance échangée avec le gouvernement impérial relativement au désaveu des actes du Manitoba concernant les chemins de fer. Présentée à la Chambre des communes le 17 avril 1888.—*L'honorable M. Laurier*—*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*
- 58c. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 16 avril 1888—Copie de toute correspondance, rapports, etc., entre M. Allan Knight et le gouvernement; aussi entre le département des chemins de fer ou aucuns de ses officiers, au sujet de dommages subis par lui en rapport avec l'embranchement de Derby, dans le comté de Northumberland, N.-E. Présentée à la Chambre des communes le 2 mai 1888.—*M. Jones (Halifax)*..... *Pas imprimée.*
- 58d. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 6 juin 1887—Copie des rapports d'explorations des chemins de fer entre le Détroit de Canso et Sydney *via* Grand-Narrows, et entre le Détroit de Canso et Louisbourg *via* St. Peter's, pendant l'été de 1885, avec les évaluations du coût des deux lignes; aussi, copie des rapports d'explorations entre Grand-Narrows *via* Boisdale, Sydney-Nord et Sydney, et entre East Bay et St. Peter's; de même que des rapports d'explorations entre Sydney et Loch Lomond *via* la Vallée de Mira et la Vallée de Salmon River, pendant l'année 1886; et aussi copie de tous télégrammes adressés au département des chemins de fer pendant la saison des explorations; aussi, copie de la minute du conseil adoptant la route de Grand-Narrows à Sydney Nord et Sud, *via* Boisdale, avec celle du rapport de l'ingénieur au sujet de la traverse de Grand-Narrows; et aussi, copie de tous énoncés et arguments soumis au gouvernement à l'encontre de la route de Grand-Narrows, par la délégation du Cap-Breton, en janvier dernier; et aussi, un état indiquant la route particulière favorisée par la dite délégation. Présentée à la Chambre des communes le 4 mai 1888.—*M. Flynn* et *M. McDougall (Cap Breton)*..... *Pas imprimée.*
- 58e. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 6 juin 1887—Copie de toutes réclamations adressées au département des chemins de fer pour expropriation de terrains pour la construction de l'embranchement de Saint-Charles, dans le comté de Lévis; aussi un état indiquant le montant de chaque réclamation; le nom de ceux dont les réclamations ont été réglées jusqu'au 1er avril 1887, et le montant qui leur a été accordé; aussi le nom de ceux dont les réclamations sont encore pendantes. Présentée à la Chambre des communes le 11 mai 1888.—*M. Guay*..... *Pas imprimée.*
- 58f. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 30 avril 1888—Copie de toute correspondance entre le département des chemins de fer et MM. A. Pion et Cie, de Québec, au sujet d'une réclamation pour marchandises endommagées sur l'Intercolonial. Présentée à la Chambre des communes le 11 mai 1888.—*M. Langelier (Québec-Centre)*..... *Pas imprimée.*
- 58g. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 18 avril 1888—Copie de toute correspondance entre le gouvernement, ou un quelconque de ses membres, et les conseils municipaux des comtés de Pictou, Antigonish et Guysboro', Nouvelle-Ecosse, et toutes autres personnes; ainsi que copies des résolutions passées par les dits conseils municipaux concernant le

- remboursement, par le gouvernement, des deniers payés par les dits conseils municipaux pour le droit d'expropriation pour le chemin de fer de Prolongement-Est, maintenant la propriété du gouvernement et en sa possession. Présentée à la Chambre des communes le 15 mai 1888—*M. Kirk*..... *Pas imprimée.*
- 58*h*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 16 avril 1888—Copie de tous papiers, écrits, et rapports entre M. Allan Bryanton et le gouvernement du Canada ou quelqu'un en son nom, ou entre les officiers du gouvernement et lui ou quelqu'un en son nom, ou entre le gouvernement et ses officiers, concernant la construction d'une plateforme ou d'une voie d'évitement près de sa propriété, sur la ligne du chemin de fer d'embranchement de Derby, dans le comté de Northumberland, N.-B. Présentée à la Chambre des communes le 15 mai 1888—*M. Jones (Halifax)*..... *Pas imprimée.*
- 58*i*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 16 avril 1888—Copie de toute correspondance entre M. Albert Bryanton et le département des chemins de fer ou aucuns de ses officiers ou quelqu'un en son nom; aussi, copie de tous rapports et instructions entre le dit département ou ses officiers pour placer une ligne d'évitement et un quai d'embarquement sur la propriété du dit Bryanton sur l'embranchement de Derby, dans le comté de Northumberland, N.-B. Présentée à la Chambre des communes le 15 mai 1888—*M. Jones (Halifax)*..... *Pas imprimée.*
- 58*j*. Papiers, correspondance, etc., concernant les subventions à certaines compagnies de chemins de fer et pour aider à la construction de certains réseaux ferrés, comme suit: Chemin de fer de Québec-Central; chemin de fer de Québec et du lac Saint-Jean; chemin de fer de jonction de Pontiac au Pacifique; chemin de fer de jonction de Montréal à Champlain; chemin de fer de Port-Arthur, Duluth et de l'Ouest; compagnie du chemin de fer de Témiscouata. Présentés à la Chambre des communes le 18 mai 1888, par sir Charles Tupper..... *Pas imprimés.*
- 58*k*. Réponse partielle à un ordre de la Chambre des communes, en date du 9 avril 1888—Copie de tous papiers, documents, télégrammes et correspondance concernant l'acte constitutif de la compagnie du chemin de fer Central du Grand Nord-Ouest, ou tout octroi de terres à la dite compagnie, ou pour aider à la construction de tout ou partie du dit chemin. Présentée à la Chambre des communes le 19 mai 1888—*M. Edgar*..... *Pas imprimée.*
- 58*l*. Réponse partielle à un ordre de la Chambre des communes, en date du 9 avril 1888—Copie de tous papiers, documents, télégrammes et correspondance concernant l'octroi de terres à la compagnie du chemin de fer de Souris aux Montagnes Rocheuses, ou en aide à la construction du dit chemin. Présentée à la Chambre des communes le 19 mai 1888—*M. Edgar*—
Pas imprimée.
- 58*m*. Réponse partielle à un ordre de la Chambre des communes, en date du 9 avril 1888—Copie de tous papiers, documents, télégrammes et correspondance concernant l'octroi de terres à la compagnie du chemin de fer Central du Nord-Ouest ou en aide à la construction du dit chemin. Présentée à la Chambre des communes le 19 mai 1888—*M. Edgar*..... *Pas imprimée.*
- 58*n*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 16 avril 1888—Copie de toute correspondance et rapports entre M. John Knight et le gouvernement, et le département des chemins de fer ou aucuns de ses officiers, au sujet de dommages subis par lui en rapport avec le chemin de fer d'embranchement de Derby, dans le comté de Northumberland, N.-B. Présentée à la Chambre des communes le 22 mai 1888—*M. Jones (Halifax)*..... *l'as imprimée.*
- 58*o*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 16 avril 1888—Correspondance entre M. Samuel Russell et le gouvernement fédéral, ou aucun de ses employés, ainsi que toutes communications et rapports de cet employé ou ces employés, au sujet d'une réclamation pour dommages causés à sa propriété par le chemin de fer d'embranchement de Derby, dans le comté de Northumberland, N.-B. Présentée à la Chambre des communes le 22 mai 1888—*M. Jones (Halifax)*..... *Pas imprimée.*
- 58*p*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 16 avril 1888—Copie de toute correspondance et rapports entre M. Patrick Clancey et le gouvernement ou aucun de ses officiers, ou le département des chemins de fer ou aucun de ses officiers, au sujet de dommages subis par lui en rapport avec l'embranchement de Derby, dans le comté de Northumberland, N.-B. Présentée à la Chambre des communes le 22 mai 1888—*M. Jones (Halifax)*..... *Pas imprimée.*
59. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 2 mars 1888—Etat indiquant la quantité du matériel roulant acheté pour le chemin de fer Intercolonial pendant le dernier semestre de l'année expirée le 31 décembre 1887, donnant chaque espèce de matériel roulant, s'il

- a été acheté par contrat, ou autrement, les noms des vendeurs, et le coût de chaque espèce; aussi, un état montrant le matériel roulant construit dans les ateliers du gouvernement. Présentée à la Chambre des communes, le 13 avril 1888—*M. Weldon (Saint-Jean)*.....*Pas imprimée.*
- 59a. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 mars 1888—Relevé détaillé des dépenses du chemin de fer Intercolonial portées au compte du capital pour les années 1879 et 1887 inclusivement. Présentée à la Chambre des communes le 13 avril 1888—*M. Jones (Halifax)*.....*Pas imprimée.*
- 59b. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 28 mars 1888—Copie des procédés de l'enquête faite à Sainte-Flavie, le 23 septembre 1887, sur le corps de Wm. L. Duncan, tué le jour précédent sur le chemin de fer Intercolonial, avec la preuve faite à cette enquête. Aussi, copie de tout rapport ou investigation sur l'accident par les autorités du chemin de fer, ou d'aucun rapport relatif à cet accident adressé au département des chemins de fer et canaux, et de toute correspondance échangée avec le dit département relativement à cette affaire. Présentée à la Chambre des communes le 18 avril 1888—*M. Weldon (Saint-Jean)*.....*Pas imprimée.*
- 59c. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 16 avril 1888—Copie de toutes submissions reçues par le gouvernement en février dernier, pour le clôturage du chemin de fer de Prolongement-Est, dans la Nouvelle-Écosse, et de l'Intercolonial, à partir de Pictou-Landing jusqu'à la jonction à Windsor, ainsi qu'un état indiquant le nom de la personne ou des personnes auxquelles des contrats ont été donnés, s'il en a été donné, et la longueur de clôturage donnée à chaque entrepreneur, ainsi que le montant payé à chacun d'eux. Présentée à la Chambre des communes le 27 avril 1888—*M. Kirk*.....*Pas imprimée.*
- 59d. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 18 avril 1888—Copie de la correspondance entre J. C. Pottinger, écrivain, surintendant du chemin de fer Intercolonial, et M. Noël Fortin, de la paroisse de Saint-Fabien, concernant l'accident et les dommages causés à ce dernier. Présentée à la Chambre des communes le 30 avril 1888—*M. Fiset*.....*Pas imprimée.*
- 59e. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 2 mars 1888—Relevé des accidents arrivés aux trains de l'Intercolonial par suite de collisions, rails brisés, ou autrement, depuis le 1er mars 1888; les causes et dates respectives; les noms de tous chefs de train, ingénieurs-mécaniciens ou autres employés destitués, suspendus de leurs fonctions ou mis à l'amende à la suite de telles collisions ou de toute autre négligence de leurs devoirs; le montant du dommage (si aucun) causé dans chaque cas à la propriété; le chiffre de la compensation payée aux personnes possédant des propriétés détruites ou endommagées, ainsi que le montant des réclamations pour pertes ou dommages (s'il en est) non réglés. Présentée à la Chambre des communes le 27 avril 1888—*M. Weldon (Saint-Jean)*.....*Pas imprimée.*
- 59f. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 20 avril 1887—Copie de tous papiers, documents, correspondance, etc., concernant la déstitution de Odias Carbonneau, Eudore Gaumont et Fidèle Pelletier, tous trois employés sur le chemin de fer Intercolonial, le premier comme opérateur du télégraphe à la Chaudière, comté de Lévis, le second comme cantonnier à Saint-Thomas, comté de Montmagny, et le troisième comme agent à la station du Cap Saint-Ignace, du dit comté. Présentée à la Chambre des communes le 11 mai 1888—*M. Choquette*.....*Pas imprimée.*
60. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 9 avril 1888—Copie du contrat qui existe actuellement entre le gouvernement et les entrepreneurs pour l'impression des billets de la Puissance, et de toute correspondance ayant trait à son adjudication. Présentée à la Chambre des communes le 16 avril 1888—*M. Edgar*.....*Pas imprimée.*
61. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 4 avril 1888, pour un état indiquant le coût total de la construction des divers travaux exécutés pour la descente des bois et billots sur la rivière Ottawa et ses tributaires jusqu'au 30 juin dernier; aussi un état indiquant la dépense annuelle de l'entretien de ces ouvrages pendant les cinq années antérieures au 30 juin dernier, sous les différents chefs de reconstruction, réparation, et frais d'administration, à chacune des stations, avec le nom de la rivière ou du tributaire où la dépense a eu lieu; et copie de toute demande reçue de particuliers ou de compagnies à charte pour l'acquisition par voie d'achat ou autrement de tout ou partie de ces ouvrages et améliorations sur la rivière Ottawa et ses tributaires. Présentée au Sénat le 18 avril 1888—*L'hon. M. Clewou*.....*Pas imprimée.*

- 61a.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 16 avril 1888—Etat indiquant le coût total de la construction des divers travaux exécutés pour la descente des bois et billots sur la rivière Ottawa et ses tributaires jusqu'au 30 juin dernier; aussi un état indiquant la dépense annuelle de l'entretien de ces ouvrages pendant les cinq années antérieures au 30 juin dernier, sous les différents chefs de reconstruction, réparation, et frais d'administration, à chacune des stations, avec le nom de la rivière ou du tributaire où la dépense a eu lieu; et copie de toute demande reçue de particuliers ou de compagnies à charte pour l'acquisition par voie d'achat ou autrement de tout ou partie de ces ouvrages et améliorations sur la rivière Ottawa et ses tributaires. Présentée à la Chambre des communes le 26 avril 1888—*M. Amyot*—
Pas imprimée.
- 62.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 16 avril 1888—Etat donnant toutes les soumissions pour habillements de la milice depuis le premier janvier 1883, et indiquant le nom de chaque maison ou personne à qui le contrat ou les contrats ont été accordés. Présentée à la Chambre des communes le 17 mai 1888—*M. McMullen*.....*Pas imprimée.*
- 62a.** Papiers relatifs aux pensions payées—au canonier Ryan, artillerie de place de Montréal, et au sergent Valiquette, 65ème bataillon; au salaire du gardien Bedford, champ de tir, Québec; coût de remèdes, écoles d'infanterie de Frédéricton, N.-B., et de Saint-Jean, Québec; et pensions accordées aux représentants du cap. F. T. Brown, et au lieutenant Charles Swinford; aussi, relevés des pensions payées par suite de la révolte dans les Territoires du Nord-Ouest, en 1885, avec une copie des règlements concernant le paiement de pensions pour service actif. Présentés à la Chambre des communes le 17 mai 1888, par sir Adolphe Caron—
Pas imprimés.
- 63.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 6 juin 1887—Copie de tous contrats conclus par le gouvernement avec John Harvey pour la construction de glissoires et autres améliorations sur la rivière Mattawa; de toutes annonces demandant des soumissions pour ces travaux; des dites soumissions, et de tous autres papiers, lettres et correspondance entre le gouvernement et Harvey, au sujet des dits contrats et travaux. Présentée à la Chambre des communes le 25 avril 1888—*M. Lister*.....*Pas imprimée.*
- 64.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 28 mars 1888—Copie de toute correspondance, pétitions et rapports concernant la réclamation des Sauvages Chippewas et Ottawas, à certaines îles dans le lac Érié et la rivière Détroit. Présentée à la Chambre des communes le 25 avril 1888.—*M. Patterson (Essex)*.....*Pas imprimée.*
- 64a.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 26 avril 1888—Copie de toute correspondance, accusations, papiers ou ordres concernant la démission d'Archibald Culbertson de la position de conseiller de la bande des Mohawks. Présentée à la Chambre des communes le 7 mai 1887.—*M. Burdett*.....*Pas imprimée.*
- 64b.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 16 avril 1888—Copie de toute correspondance entre le gouvernement et toute personne ou personnes au sujet de la réclamation des Sauvages de Mississauga, en vertu des divers traités concernant des terrains non cédés, ainsi que tous rapports et plans s'y rattachant. Présentée à la Chambre des communes le 8 mai 1888.—*M. Hadill*.....*Pas imprimée.*
- 64c.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 9 avril 1888—Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement du Canada et celui de l'Ontario, concernant une réclamation des Sauvages des Six-Nations, demandant une indemnité pour la submersion de leurs terres par suite de la construction d'un barrage dans la Grande-Rivière, à Dunsville, par la Cie du Canal Welland, vers l'année 1833; aussi, copie de tous ordres en conseil et rapports de département relatifs à cette réclamation ou au paiement d'une indemnité. Présentée à la Chambre des communes le 9 mai 1888.—*M. Somerville*.....*Pas imprimée.*
- 64d.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 18 avril 1888—Copie de toutes lettres, télégrammes et requêtes adressés par des Sauvages de la réserve de Caughnawaga au ministre de l'intérieur, demandant une élection de chefs suivant les dispositions de l'Acte des Sauvages, et de toute correspondance échangée à ce sujet entre les dits Sauvages, le ministère de l'intérieur et l'agent de la réserve. Présentée à la Chambre des communes le 9 mai 1888.—*M. Doyon*.....*Pas imprimée.*
- 65.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 9 avril 1888—Copie de tous papiers, correspondance, arrêtés du conseil et ordres admi-

- nistratifs, non encore produits, concernant : 1. Le refus de la part des autorités des Etats-Unis de permettre aux navires ou machines de sauvetage du Canada de venir en aide aux bâtiments canadiens en détresse dans les eaux américaines. 2. Le refus de la part des autorités canadiennes de permettre aux navires ou machines de sauvetage des Etats-Unis, de venir en aide aux bâtiments américains en détresse dans les eaux canadiennes. Présentée à la Chambre des communes le 26 avril 1888.—*M. Edgar*—
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.
- 65a. Correspondance concernant la saisie de navires anglais dans la mer de Behring. Présentée à la Chambre des communes le 26 avril 1888, par l'honorable G. E. Foster—
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.
- 65b. Nouvelle correspondance concernant la saisie de navires anglais dans la mer de Behring. Présentée à la Chambre des communes le 27 avril 1888, par l'honorable G. E. Foster—
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.
- 65c. Nouvelle correspondance concernant la saisie de navires anglais dans la mer de Behring. Présentée à la Chambre des communes le 18 mai 1888, par l'honorable G. E. Foster—
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.
66. Copie certifiée du rapport d'un comité du Conseil privé, au sujet des chemins de fer dans le Manitoba, les Territoires du Nord-Ouest et la Colombie-Anglaise, ainsi que le rapport du ministre des chemins de fer et canaux sur ce sujet, y compris copie d'un projet de convention avec annexe. Présentée à la Chambre des communes le 30 avril 1888, par sir Charles Tupper—
Pas imprimée.
67. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 6 juin 1887—Copie de tous rapports d'exploration et correspondance relatifs à l'exploration du détroit de Northumberland en vue de la construction d'une voie sous-marine pour traverser le détroit, avec les noms des ingénieurs employés, et le compte détaillé des dépenses encourues dans la dite exploration pendant l'année 1886. Présentée à la Chambre des communes le 4 mai 1888.—*M. Perry*—
Imprimée pour les documents de la session seulement.
- 67a. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 27 mars 1888, pour copie des plans et rapports de la dernière exploration relative au tunnel projeté entre le Cap Traverse, Ile du Prince-Edouard, et le Cap Tormentine, Nouveau-Brunswick. Présentée au Sénat le 18 avril 1888.—*L'honorable M. Howlan*—
Imprimée pour les documents de la session seulement.
68. Copies certifiées de rapports de comités du Conseil privé, et autres papiers, concernant le désaveu de certains actes passés par la législature de la province de la Colombie-Anglaise. Présentées à la Chambre des communes le 4 mai 1888, par sir Hector Langevin—
Imprimées pour la distribution et les documents de la session.
69. Rapport des commissaires du havre de Québec, pour l'année 1887. Présenté à la Chambre des communes le 7 mai 1888, par sir Charles Tupper..... *Pas imprimé.*
- 69a. Rapport des commissaires du havre de Montréal, pour l'année 1887. Présenté à la Chambre des communes le 7 mai 1888, par sir Charles Tupper..... *Pas imprimé.*
- 69b. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes en date du 16 avril 1888—Copie de toute correspondance, pétitions, rapports d'ingénieurs et autres, touchant le dragage du havre de Pictou, sur la baie de Quinté, qui n'ont pas encore été soumis à la Chambre. Présentée à la Chambre des communes le 14 mai 1888.—*M. Platt*..... *Pas imprimée.*
70. Réponse à un ordre de la Chambre en date du 6 juin 1887—Copie de tous papiers et correspondance concernant quelque changement à apporter dans le système de ventilation de la salle des délibérations de la Chambre des communes. Présentée à la Chambre des communes le 9 mai 1888.—*M. Charlton* *Pas imprimée.*
71. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 28 mars 1888—Copie du rapport fait par le professeur Saunders relativement au site de la ferme agronomique dans le Nord-Ouest, et de toutes lettres, documents et papiers concernant les divers sites proposés ainsi que les recommandations qu'il a faites à ce sujet. Présentée à la Chambre des communes le 11 mai 1888.—*M. McMullen* *Pas imprimée.*
72. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 16 avril 1888—Copie de toute correspondance, rapports et recommandations se rapportant à l'allégation du capitaine George H. Young, de Winnipeg, qui prétend avoir sauvé le prêtre blessé, le révérend père Moulin, à

- Batoche, le 11 mai 1885, avec l'aide des hommes d'ambulance Bailey et King, du 90^e bataillon ; et que le dit sauvetage n'a pas été effectué par le docteur Gravely, de Cornwall, tel que relaté dans le rapport du chirurgien général de la milice, présenté au parlement en mai 1886. Présentée à la Chambre des communes le 14 mai 1888.—*M. Daly*..... *Pas imprimée.*
73. Copie certifiée d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le 23 juillet 1887, sur un mémoire, en date du 19 juillet 1887, du ministre des travaux publics, donnant son assentiment aux recommandations contenues dans le rapport annexé du surintendant des télégraphes du gouvernement, savoir : que les mesures nécessaires soient prises pour permettre à la Puissance de prendre part à la convention pour la protection des câbles sous-marins. Présentée au Sénat le 6 avril 1888, par l'honorable *M. Abbott*..... *Pas imprimée.*
74. Etats et rapports des baptêmes, mariages et sépultures dans les districts d'Arthabaska, Chicoutimi, Gaspé, Joliette, Montmagny et Saguenay, pour l'année 1887. Présentés à la Chambre des communes le 19 mai 1888, par *M. l'Orateur* *Pas imprimés.*
75. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 16 avril 1888—Copie de tous documents concernant la demande de George G. McDonald relativement à l'exposition du centenaire de 1876. Présentée à la Chambre des communes le 22 mai 1888—*M. Landerkin*.... *Pas imprimée.*
76. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 27 mars 1888, priant Son Excellence de vouloir bien faire transmettre à cette Chambre copie des délibérations de la conférence coloniale tenue à Londres en 1887, pour ce qui concerne les communications postales et télégraphiques impériales par la voie du Canada, et aussi toute correspondance échangée entre les autorités impériales et le gouvernement ou quelqu'un de ses départements sur ce sujet depuis la conférence. Présentée au Sénat le 18 mai 1888—*L'honorable M. Dickey*..... *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*
77. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 5 mai 1886, priant Son Excellence de vouloir bien faire transmettre à cette Chambre copie de toutes demandes de lettres patentes pour des terres situées dans le township 8, rangs 1 et 2, est; township 8, rangs 1 et 2, ouest; township 9, rangs 1 et 2, est; township 9, rangs 1 et 2, ouest; township 10, rangs 1 et 2, est; township 10, rangs 1 et 2, ouest; et aussi pour les sections 11 et 29 du township 10, 2^e rang, ouest, et pour toutes autres terres comprises dans l'arpentage du goulet de la rivière Sale, avec indication des patentes délivrées et des personnes à qui elles l'ont été; aussi copie de toutes demandes de scrips avec une liste des scrips délivrés, et un état donnant les noms des personnes qui ont reçu de tels scrips à la suite de ces demandes, ou en rapport avec ces terres ou pour en tenir lieu. Présentée au Sénat le 21 mai 1888—*L'honorable M. Schultz*—
Pas imprimée.
78. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 10 avril 1888, indiquant la somme qu'il coûté au Canada l'entretien du bureau du gouverneur général depuis la confédération jusqu'au 1^{er} janvier 1888, en traitements, frais de résidence, frais de voyage et toutes autres dépenses incidentes,—le dit état devant faire voir le montant payé pour chacun des gouverneurs. Présentée au Sénat le 22 mai 1888—*L'honorable M. O'Donohoe*... *Pas imprimée.*

CANADA.

RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

POUR

L'EXERCICE 1886-87.

CONCERNANT LES CONSTRUCTIONS SOUS SON CONTROLE.

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

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT.



OTTAWA :
IMPRIMERIE MACLEAN, ROGER ET CIE., RUE WELLINGTON.
1887.

TABLE DES MATIERES.

	PAGE
INTRODUCTION.....	xix
DÉPENSES GÉNÉRALES.....	xx
ÉDIFICES PUBLICS.....	xxi
HAVRES ET RIVIÈRES.....	xxi
DRAGUEURS ET DRAGAGE.....	xxii
DESCRIPTION DES TRAVAUX EXÉCUTÉS.....	xxiii
PROVINCE DE LA NOUVELLE ÉCOSSE:—	
AMHERST—Edifice public.....	xxiii
ANTIGONISH do	xxiii
ARISAIG—Brise-lames.....	xxiii
ACHÉPÉ (Baie d')—Dragage.....	xxiv
BADDECK—Edifice public.....	xxiv
BAYFIELD—Brise-lames	xxiv
BAIE SAINT-LAURENT—Ouverture d'un chenal.....	xxv
BEAVER RIVER (Rivière du Castor)—Ouverture d'un chenal	xxv
BIRCH ISLAND (Ile aux Merisiers)—Ouverture d'un chenal.....	xxv
BLUE ROCK (Rocher bleu)—Brise-lames.....	xxv
BOULARDERIE—Quai.....	xxvi
BROAD COVE do	xxvi
BRULÉ do	xxvi
CANADA CREEK—Jetée.....	xxvi
CAP LA-RONDE—Ouverture d'un chenal.....	xxvii
CHESTER, Canal de—Amélioration du chenal.....	xxvii
CHETICAMP—Dragage.....	xxvii
CHIPMAN, Ruisseau de—Jetée.....	xxvii
COW BAY (Baie des Vaches)—Brise-lames.....	xxviii
CRANBERRY HEAD—Jetée.....	xxviii
DIGBY do	xxviii
EST, Rivière de l' do	xxviii
ECONOMIE—Brise-lames.....	xxix
FOX ISLAND (Ile aux Renards)—Travaux de protection.....	xxix
GRANTON—Dragage	xxix
GRANDE-TANCOOK, Ile—Jetée	xxix
GRAND VILLAGE, Rivière—Dragage.....	xxx
GROS-NEZ—Protection de la grève.....	xxx

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE—*Suite.*

HALIFAX—Edifice fédéral.....	xxx
Entrepôt de vérification.....	xxx
Port.....	xxxi
HAVRES ET RIVIÈRES EN GÉNÉRAL—Réparations et entretien.....	xxxi
HARBOURVILLE—Jetée.....	xxxi
INDIAN ISLANDS—Nettoyer le chenal.....	xxxi
INGONISH (Iganiche)—Entrée de l'Étang.....	xxxii
KINGSPORT do	xxxii
LISMORE do	xxxii
LITTLE GLACE BAY—Dragage.....	xxxii
LUNENBOURG—Edifice public.....	xxxiii
McNAIR, Anse de—Brise-lames	xxxiii
MABOU—Jetée.....	xxxiii
MARGARETVILLE—Jetée.....	xxxiii
MORDEN do	xxxiv
NEW GLASGOW—Edifice public.....	xxxiv
NORTH SYDNEY do	xxxiv
PARRSBORO' OU PARTRIDGE ISLAND (Ile aux Perdrix)—Jetée.	xxxv
PETITE-RIVIÈRE—Brise-lames	xxxv
PICKET, Jetée de	xxxv
PICTOU—Douane	xxxv
PORT GREVILLE—Jetée.....	xxxvi
SHEET HARBOUR—Quai à délestage.....	xxxvi
SURETTE, Ile de—Quai.....	xxxvi
SYDNEY—Hôpital de marine.....	xxxvii
Edifice	xxxvii
Station de la Quarantaine	xxxvii
TATAMAGOUCHE—Dragage.....	xxxvii
TROIS-BRASSES, Havre de—Travaux de protection.....	xxxvii
TRURO—Edifice public..	xxxviii
WHITE POINT (Pointe-Blanche)—Brise-lames.....	xxxviii
WHYCOCOMAGH—Déblaiement du chenal.....	xxxviii
WINDSOR—Edifice public.....	xxxix
YARMOUTH—Havre.....	xxxix
Edifice public.....	xxxix

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD:—

CASCUMPEQUE—Jetée.....	xl
CHARLOTTETOWN—Edifice public (nouveau).....	xl
Edifices publics (temporaires)	xl
GEORGETOWN—Jetée	xl

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD—*Fin.*

HAVRES ET RIVIÈRES EN GÉNÉRAL—Réparations et entretien.....	xli
KIER'S SHORE—Jetée.....	xli
MIMINIGASH do	xli
MONTAGUE—Edifice public	xli
NEW LONDON—Brise-lames.....	xli
NINE MILE CREEK—Jetée.....	xlii
PORT SELKIRK do	xlii
RED POINT (Pointe-Rouge)—Jetée.....	xlii
RUSTICO—Brise-lames.....	xliii
SOURIS do	xliii
STURGEON—Jetée	xliii
SUMMERSIDE—Edifice public	xliii
TIGNISH—Dragage.....	xliv

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK :—

BATHURST—Edifice public	xliv
CAP TOURMENTIN—Port.....	xliv
CARLETON—Bureau de poste	xlv
CHATHAM—Edifice public.....	xlv
CLIFTON—Brise-lames.....	xlv
COCAGNE—Dragage.....	xlv
DALHOUSIE—Quai et délestage.....	xlvi
DORCHESTER—Pénitencier.....	xlvi
ELM TREE RIVER—Extraction des cailloux.....	xlvi
FRÉDÉRICTON—Edifice public	xlvi
GRANDE-ANSE—Brise-lames.....	xlvii
HAVRES ET RIVIÈRES EN GÉNÉRAL—Réparations et entretien	xlvii
HOPEWELL, CAP—Quai à délestage	xlvii
KINGSTON—Hôpital de la Marine.....	xlvii
MONCTON—Edifice public	xlviii
NEWCASTLE do	xlviii
PORTLAND do	xlviii
PARTRIDGE ISLAND—Jetée.....	xlviii
QUACO—Brise-lames.....	xlix
RIVIÈRE SAINT-FRANÇOIS—Amélioration du chenal	xlix
RIVIÈRE SAINT-JEAN—Dragage, etc.....	xlix
SAINTE-JEAN—Douane.....	l
Port.....	l
Hôpital de la Marine.....	li
Pénitencier.....	li

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK—*Fin.*

SAINT-JEAN—Bureau de poste.....	li
Caisse d'économies.....	li
ST. STEPHEN—Edifice public.....	li
SHIPPAGAN—Brise-lames	li
SUSSEX—Edifice public.....	lii
TYNEMOUTH—Travaux de protection.....	lii
UPPER SALMON, Rivière—Brise-lames.....	lii
WOODSTOCK —Edifice public.....	lii

PROVINCE DE QUÉBEC :—

ANSE-A-L'EAU—Jetée	liii
ANSE SAINT-JEAN—Jetée.....	liii
BAIE SAINT-PAUL do	liii
BARACHOIS DE LA MALBAIE—Déblaiement.....	liii
BEAUPORT—Quai.....	liv
BERTHIER (EN BAS)—Jetée.....	liv
BERTHIER (EN HAUT) do	liv
BIC do	liv
CAP A L'AIGLE—Quai.....	lv
CASCADES do	lv
CÈDRES, Les do	lv
CHATEAU-RICHER—Enlèvement des cailloux.....	lv
CHICOUTIMI—Hôpital de marine	lvi
do Jetée.....	lvi
COATICOOK—Edifice public.....	lvi
DITCHFIELD—Jetée	lvii
DOUCET, Débarcadère de—Dragage.....	lvii
DUNDEE—Douane.....	lvii
ÉTANG-DU-NORD—Brise-lames.....	lvii
FATHER POINT (Pointe au Père)—Exploration.....	lviii
GATINEAU (Pointe) - Quai	lviii
GRANDES-BERGERONNES—Nettoyer le chenal.....	lviii
GRAND-PABOS—Déblaiement du chenal.....	lviii
GROSSE-ILE—Edifices de la Quarantaine.....	lviii
HAVRES ET RIVIÈRES EN GÉNÉRAL—Réparations et entretien.....	lix
HULL—Bureau de poste (nouveau).....	lix
do do (temporaire).....	lix
ILE-PERROT—Jetée.....	lix
KAMOURASKA do	lx
L'ANORAIE do	lx
LAPRAIRIE do et dragage	lx

PROVINCE DE QUÉBEC—*Suite.*

LES ÉBOULEMENTS—Jetée.....	lxi
LÉVIS — Quai et dragage.....	lxi
LONGUEUIL—Jetée.....	lxi
MALBAIE do.....	lxi
MATANE do.....	lxi
MONTRÉAL—Arsenaux.....	lxii
Douane.....	lxii
Halle des exercices militaires.....	lxii
Entrepôt de vérification.....	lxii
Edifice du revenu de l'intérieur.....	lxii
Bureau de poste.....	lxiii
NEW CARLISLE—Jetée.....	lxiii
NEWPORT, RIVIÈRE—Travaux de protection.....	lxiii
PERCÉ—Jetée.....	lxiii
PORT-DANIEL—Jetée.....	lxiv
QUÉBEC—Bâtiments de la Citadelle.....	lxiv
Rocher de la do.....	lxiv
Commis des travaux.....	lxiv
Bureau des mesureurs de bois.....	lxiv
Douane.....	lxv
do quai de la.....	lxv
Halle des exercices militaires.....	lxv
Entrepôt de vérification.....	lxv
Dépôt des immigrants.....	lxv
Hôpital de la marine.....	lxvi
Observatoire.....	lxvi
Bureau de poste.....	lxvi
Quai de la Reine.....	lxvi
do édifices du.....	lxvi
RIVIÈRE-A-LA-GRAISSE (RIGAUD)—Dragage.....	lxvi
do BLANCHE Jetée.....	lxvii
do BRAS SAINT-NICOLAS—Extraction des cailloux.....	lxvii
do DES PRAIRIES do.....	lxvii
do DU LIÈVRE—Améliorer la navigation.....	lxvii
do DU LOUP (EN BAS)—Jetée.....	lxviii
Edifice public.....	lxviii
do DU LOUP (EN HAUT)—Dragage.....	lxviii
do NICOLET—Havre de refuge.....	lxviii
do OTTAWA—Dragage.....	lxix
do OUELLE—Jetée.....	lxix

PROVINCE DE QUÉBEC—*Fin.*

RIVIÈRE RICHELIEU—Dragage	lxxix
do RIMOUSKI—Enlèvement des cailloux.....	lxx
do SAGUENAY—Chenal en bas de Chicoutimi.....	lxx
La Grande-Décharge	lxx
do SAINTE-ANNE DE BEAUPRÉ—Barrage.....	lxx
do SAINT-FRANÇOIS—Dragage.....	lxxxi
do SAINT-LAURENT—Extraction des chaînes, etc.....	lxxxi
Exploration hydraulique.....	lxxxi
do SAINT-LOUIS—Dragage.....	lxxxi
do SAINT-MAURICE do	lxxxi
do VERTE—Enlèvement des cailloux.....	lxxxi
do YAMASKA—Ecluse et barrage.....	lxxxi
SAINTE-AGNÈS—Jetée.....	lxxxi
SAINTE-ANNE DE BELLEVUE—Jetée.....	lxxxi
SAINTE-ANNE DE LA POCATIÈRE do	lxxxi
SAINTE-ANNE DE RESTIGOUCHE—Mission des Sauvages.....	lxxxi
SAINTE-ANNE DE SOREL—Jetée.....	lxxxi
SAINTE-ALPHONSE DE BAGOTVILLE—Jetée.....	lxxxi
SAINTE-FAMILLE, ÎLE D'ORLÉANS do	lxxxi
SAINTE-FRANÇOIS do do	lxxxi
SAINTE-IRÉNÉE do	lxxxi
SAINTE-JEAN, ÎLE D'ORLÉANS do	lxxxi
SAINTE-JÉRÔME—Edifice public.....	lxxxi
SAINTE-JEAN (R. Richelieu)—Edifice public	lxxxi
SAINTE-LAURENT, ÎLE D'ORLÉANS—Jetée.....	lxxxi
SAINTE-MICHEL do	lxxxi
SAINTE-PLACIDE Dragage.....	lxxxi
SAINTE-RÉGIS Douane.....	lxxxi
SAINTE-THOMAS DE MONTMAGNY Déblaiement des cailloux	lxxxi
SAINTE-VINCENT DE PAUL—Pénitencier.....	lxxxi
SAINTE-ZOTIQUE—Jetée.....	lxxxi
SHERBROOKE—Edifice public.....	lxxxi
SOREL do	lxxxi
TROIS-RIVIÈRES—Douane.....	lxxxi
Bureau de poste	lxxxi
TROIS PISTOLES—Jetée.....	lxxxi
VALLEYFIELD—Bureau du percepteur.....	lxxxi
VAUDREUIL—Dragage.....	lxxxi

PROVINCE D'ONTARIO :—

AMHERSTBURG—Edifice public.....	lxxx
---------------------------------	------

PROVINCE D'ONTARIO—*Suite.*

BARRIE—Edifice public.....	lxxx
BAYFIELD—Jetée.....	lxxx
BELLE-RIVIÈRE—Jetée.....	lxxx
BELLEVILLE—Havre.....	lxxxix
Edifice public.....	lxxxix
BERLIN do	lxxxix
BRANTFORD do	lxxxix
BROCKVILLE do	lxxxix
BURLINGTON, CHENAL DE.....	lxxxix
CHANTRY, ÎLE DE—Travaux de protection.....	lxxxix
CHATHAM—Edifice public.....	lxxxix
CLIFTON do	lxxxix
COBOURG — Havre.....	lxxxix
COLLINGWOOD do	lxxxix
CORNWALL—Edifice public	lxxxix
DUNDAS do	lxxxix
GALT do	lxxxix
GANANOQUI do	lxxxix
GODERICH—Havre.....	lxxxix
GUELPH—Edifice public.....	lxxxix
HAMILTON—Douane	lxxxix
Halle des exercices militaires.....	lxxxix
Edifice public	lxxxix
HAVRES ET RIVIÈRES EN GÉNÉRAL—Réparations et entretien.....	lxxxix
HILTON—Quai.....	lxxxix
KINCARDINE—Brise-lames.....	lxxxix
KINGSTON—Douane.....	lxxxix
Havre.....	lxxxix
Pénitencier.....	lxxxix
Bureau de poste.....	lxxxix
KINGSVILLE—Havre de refuge.....	lxxxix
LINDSAY—Edifice public.....	lxxxix
LION'S HEAD—Jetée.....	lxxxix
LITTLE BEAR CREEK—Dragage.....	lxxxix
LITTLE CURRENT do	lxxxix
LITTLE NATION, RIVIÈRE PETITE-NATION—Amélioration de la nav.	lxxxix
LONDON—Douane.....	lxxxix
Ecole d'infanterie.....	xc
Bureau de poste	xc
McGREGOR'S CREEK—Travaux de protection.....	xc

PROVINCE D'ONTARIO—*Suite.*

MIDLAND—Dragage.....	xc
NAPANEE—Edifice public	xcii
OAKVILLE—Jetée.....	xcii
ORANGEVILLE—Edifice public.....	xcii
OTTAWA—Place Cartier.....	xciii
Station agronomique centrale.....	xciii
Pont de la glissoire, aux Chaudières	xciii
do Dufferin	xciii
Entrepôt de vérification.....	xciii
Exhibition des pêcheries.....	xciii
Musée géologique	xciii
Parc de la côte du Major.....	xciii
Pont de la rue Maria.....	xciii
Galerie Nationale des Arts	xciii
Edifice des ministères, nouvel.....	xciii
Pont de New Edinburgh.....	xciv
Bureau de poste	xciv
Imprimerie Nationale.....	xciv
Edifices publics.....	xciv
Rideau Hall.....	xcv
Rivière Rideau	xcv
Pont des Sapeurs.....	xcvi
St. Patrice, Rue	xcvi
Cour Suprême.....	xcvi
Pont suspendu.....	xcvi
Wellington, rue.....	xcvi
OWEN SOUND—Havre.....	xcvii
PEMBROKE—Edifice public.....	xcvii
PETERBORO'—Edifice public	xcvii
PORT ARTHUR—Brise-lames.....	xcvii
PORT ELGIN do	xcviii
PORT HOPE do	xcviii
Edifice public	xcix
PRESCOTT do	xcix
RIVIÈRE AUX PÊCHES—Travaux de protection	xcix
RIVIÈRE KAMINISTQUIA—Dragage.....	xcix
RIVIÈRE OTTAWA do	c
RIVIÈRE SAUGEEN—Jetée.....	c
SAUT SAINTE-MARIE—Dragage.....	c
SOUTHAMPTON—Jetée.....	c

PROVINCE D'ONTARIO—*Fin.*

SAINTE-CATHERINE—Edifice public	ci
SAIN'T-THOMAS do	ci
STRATFORD do	ci
SUMMERSTOWN—Dragage.....	ci
THORNBURY—Travaux de protection.....	cii
TORONTO—Douane.....	cii
Entrepôt de vérification.....	cii
Forts.....	ciii
Havre.....	ciii
Immigrants, Dépôt des.....	ciii
Intérieur, Bureau du revenu de l'.....	ciii
Bureau de Poste.....	ciii
TRENTON—Edifice public.....	ciii
WINDSOR do	civ

PROVINCE DU MANITOBA :—

ASSINIBOINE, RIVIÈRE—Exploration.....	civ
BIRTLE—Dépôt des immigrants.....	civ
RIVIÈRE ROUGE—Dragage.....	cv
STONY MOUNTAIN (Montagne de Pierre)—Pénitencier.....	cv
WINNIPEG—Architecte, Bureau de l'.....	cv
Douane.....	cv
Bureau des Terres fédérales	cv
Halle des exercices militaires.....	cv
Dépôt des immigrants.....	cv
Ecole d'Infanterie	cv
Bureau de Poste (nouveau).....	cvii
do (ancien).....	cvii
do (temporaire)	cvii
Poudrière	cvii

TERRITOIRES DU NORD-OUEST :—

BATTLEFORD—Casernes	cviii
Dépôt des immigrants.....	cviii
Ecole industrielle.....	cviii
Régistrare, Bureau du.....	cviii
CALGARY—Casernes	cviii
Dépôt des immigrants.....	cix
FORT McLEOD—Casernes.....	cix

TERRITOIRES DU NORD-OUEST—*Fin.*

FORT QU'APPELLE—Ecole industrielle pour les Sauvages.....	cix
FORT SASKATCHEWAN—Casernes.....	cix
HAUTE RIVIÈRE (High River)—Ecole industrielle.....	cix
LETHBRIDGE—Casernes.....	cx
MAPLE CREEK— do	cx
MEDICINE HAT— do	cx
Dépôt des immigrants.....	cxî
Bureau de Poste.....	cxî
PRINCE ALBERT—Casernes.....	cxî
Palais de Justice et prison.....	cxî
PUBLICS, EDIFICES, EN GÉNÉRAL—Réparations et entretien.....	cxî
QU'APPELLE, STATION DE —Dépôt des immigrants.....	cxî
RÉGINA—Casernes	cxii
Conseil, Chambre du.....	cxii
Palais de Justice.....	cxiii
Bureau des Terres fédérales.....	cxiii
Prison et asile des aliénés.....	cxiii
Lieutenant-Gouverneur, Résidence du.....	cxiii
Bureau de Poste.....	cxiii
Manège et Halle des exercices militaires.....	cxiii
SASKATCHEWAN, RIVIÈRE—Amélioration de la navigation.....	cxiii

PROVINCE DE COLOMBIE BRITANNIQUE :—

COWICHAN, RIVIÈRE—Enlèvement de chicots.....	cxiv
ESQUIMALT—Bassin de radoub.....	cxiv
FRASER, RIVIÈRE—Dragage.....	cxiv
KICKING HORSE, RIVIÈRE—Barrage	cxv
NANAIMO—Edifice public.....	cxv
NEW WESTMINSTER—Pénitencier.....	cxv
Edifice public.....	cxv
NICOMEKLE, RIVIÈRE—Enlèvement de chicots.....	cxvi
SHOAL HARBOUR—Dragage.....	cxvi
VICTORIA—Douane.....	cxvi
Havre	cxvi
Dépôt des immigrants.....	cxvi
Bureau de Poste.....	cxvi
Station de la Quarantaine.....	cxvii

ÉDIFICES PUBLICS EN GÉNÉRAL..... cxvii

EXAMENS DU SERVICE CIVIL..... cxvii

APPOINTEMENTS DES MÉCANICIENS, CHAUFFEURS, ETC.	cxvii
CHAUFFAGE DES ÉDIFICES FÉDÉRAUX.....	cxviii
ÉCLAIRAGE DES ÉDIFICES FÉDÉRAUX	cxviii
EAU DES ÉDIFICES FÉDÉRAUX.....	cxix
DRAGUEURS.....	cxix
OPÉRATIONS GÉODÉSIQUES ET EXAMENS.....	cxx
GLISSOIRES ET ESTACADES.....	cxx
RÉGION DU SAGUENAY.....	cxxi
RÉGION DU SAINT-MAURICE.....	cxxi
RÉGION DE L'OUTAOUAIS	cxxi
RÉGION DE NEWCASTLE	cxixii
PONTS ET CHEMINS.....	cxixii
CHEMINS :—	
Témiscouata	cxixii
PONTS :—	
Rivière de l'Arc.....	cxixiii
Calumet, chenal du.....	cxixiii
Des Joachims	cxixiii
Rivière du Coude.....	cxixiii
Homme, rivière du Vieil.....	cxixiii
Portage du Fort.....	cxixiii
TÉLÉGRAPHES.....	cxixiii
PROVINCES MARITIMES ET GOLFE SAINT-LAURENT.....	cxixiv
RIVE NORD DU SAINT-LAURENT.....	cxixv
QUÉBEC A LA GROSSE-ILE.....	cxixv
ILE AMHERST — ONTARIO.....	cxixv
TERRITOIRES DU NORD-OUEST	cxixv
COLOMBIE-BRITANNIQUE.....	cxixvi
ARBITRAGES ET SENTENCES ARBITRALES.....	cxixvii
LISTE DES MÉCANICIENS, CHAUFFEURS, ETC.....	cxixvii
MATÉRIEL DE DRAGAGE.....	cxixvii
COMMISSION DES INONDATIONS DE MONTRÉAL.....	cxixvii

LAC SAINT-JEAN.....	cxxviii
CHENAL DES NAVIRES ENTRE MONTREAL ET QUEBEC....	cxxviii
AMÉLIORATION DU PORT DE QUÉBEC.....	cxxviii
PERSONNEL EMPLOYÉ AUX GLISSOIRES ET ESTACADES.	cxxviii
JETÉES ET QUAIS DE L'ÉTAT.....	cxxviii
OUVERTURE ET CLOTURE DE LA NAVIGATION.....	cxxix
ARRIVAGES DE LA MER, ETC.....,	cxxix
CONTRATS, PROPRIÉTÉS ACHETÉES, ETC.....	cxxix
ACTES CONCERNANT LES TRAVAUX PUBLICS.....	cxxix
ADMINISTRATEURS DU DÉPARTEMENT.....	cxxix
CORRESPONDANCE OFFICIELLE.....	cxxx
TABLES indiquant l'étendue, le progrès et le coût de divers tra- vaux publics, les distances, etc., sur les principales routes de navigation intérieure et océanique, les chemins de fer, les lignes télégraphiques, etc.....	cxxx

TABLE DES ANNEXES.

	PAGES.
Annexe n° 1. Etat des dépenses durant l'exercice. Par le comptable.....	3
“ 2. Edifices publics du Canada. Rapport de l'architecte en chef....	21
“ 3. Mécaniciens, chauffeurs et gardiens des édifices publics du Canada.....	43
“ 4. Services du chauffage, du gaz, de l'eau et des clochettes, Ottawa. Rapport de l'ingénieur-mécanicien.....	47
“ 5. Ports, rivières, dragueurs, dragage et opérations géodésiques. Rapport de l'ingénieur en chef.....	51
“ 6. Matériel de dragage appartenant au ministère des travaux publics.....	103
“ 7. Commission des inondations à Montréal. Rapport des commissaires, et.....	107
“ 8. Examens du lac Saint-Jean, par Thos. Guerin, I. C.....	119
“ 9. Chenal entre Montréal et Québec. Rapport des Commissaires du havre de Montréal.....	131
“ 10. Améliorations du port de Québec et le bassin de radoub à Lévis. Rapport des Commissaires du port de Québec.....	137
“ 11. Glissoires et estacades. Région du Saguenay. Rapport du surintendant.....	141
“ 12. do Région du Saint-Maurice. Rapport du surintendant.....	145
“ 13. do Région de l'Outaouais. Rapport de l'ingénieur surintendant.....	151
“ 14. do Région de Newcastle. Rapport de l'ingénieur surintendant.....	157
“ 15. do Personnel employé sur les différentes glissoires et estacades.....	161
“ 16. Travaux publics dans la Colombie-Britannique. Rapport de l'agent résident.....	165
“ 17. Lignes télégraphiques. Rapport du surintendant.....	173
“ 18. Jetées de l'Etat dans les provinces d'Ontario et de Québec.....	197
“ 19. Ouverture et clôture de la navigation.....	205
“ 20. Bâtiments arrivés de la mer dans les différents ports du Canada, de 1868 à 1885.....	209
“ 21. Bâtiments construits aux principaux chantiers de construction de navires au Canada, de 1868 à 1885.....	213
“ 22. Naufrages sur les côtes de la mer, sur les rivières et sur les lacs du Canada, de 1868 à 1885.....	217
“ 23. Entreprises adjugées par le ministère; propriétés achetées ou vendues; propriétés louées.....	223
“ 24. Actes concernant les travaux publics.....	233

Annexe n° 25. Galerie nationale des Beaux-Arts. Rapport du curateur.....	237
“ 26. Arbitres officiels. Rapport des causes soumises à eux durant l'année.....	241
“ 27. Administrateurs du département.....	245
“ 28. Correspondance officielle du département.....	249
“ 29. Tables indiquant l'étendue et le progrès de divers travaux publics, les distances, etc., sur les principales routes de navigation, les chemins de fer, les lignes télégraphiques, etc.....	253
Partie 1. Navigation intérieure du Canada, indiquant les routes existantes et projetées; longueur et dimensions des canaux et écluses et leur tirant d'eau; les élévations du Saint-Laurent au-dessus du niveau moyen de l'océan; et les niveaux d'eau en connexion avec les inondations entre Laprairie, Montréal et Trois-Rivières, etc.	
Partie 2. Routes de l'océan entre les principaux ports du Canada et des États-Unis, et ceux des pays étrangers.	
Partie 3. Chemins interprovinciaux et routes de terre jusqu'au bord de la mer; chemins de fer et télégraphes de l'État, avec tableaux indiquant les possessions anglaises par tout l'univers, etc.	
Partie 4. Tableaux comparatifs des distances, etc., de Liverpool à Yokohama, par les routes océaniques les plus courtes et par les principales lignes de chemin de fer les plus courtes, en passant par le Canada et les États-Unis, et aussi par les canaux de Suez et Panama avec tableaux synoptiques indiquant le coût des travaux publics du Canada.	

CANADA.

RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

POUR

L'EXERCICE 1886-87.

A Son Excellence le Très honorable Henry Charles Keith Petty-Fitzmaurice, marquis de Lansdowne, dans le comté de Somerset, comte de Wycombe, de Chipping Wycombe, dans le comté de Bucks, vicomte Caln et Calstone, dans le comté de Wilts, et lord Wycombe, baron de Chipping Wycombe, dans le comté de Bucks, dans la pairie de la Grande-Bretagne ; comte de Kerry et comte de Shelburne, vicomte Olanmaurice et Fitzmaurice, baron de Kerry, Lixnaw, et Dunkerron, dans la pairie d'Irlande ; chevalier grand-croix de l'ordre Très-distingué de Saint-Michel et Saint-George ; gouverneur général du Canada, et vice-amiral d'icelui.

QU'IL PLAISE À VOTRE EXCELLENCE :—

Conformément aux prescriptions du chapitre 36, section 37, des statuts révisés, j'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel du ministre des travaux publics, pour l'année terminée le 30 juin 1887. Le rapport contient un résumé de la dépense générale du ministère, indiquant le montant disponible pour chaque branche du service, le montant périmé et le montant dépensé, ainsi qu'une description des travaux qui ont été exécutés. Il est suivi de 29 annexes qui renferment les rapports annuels de l'ingénieur en chef, de l'architecte en chef, et d'autres officiers du ministère, ainsi que d'un certain nombre de tableaux et de relevés, contenant des informations se rattachant au ministère.

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

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

DÉPENSES GÉNÉRALES.

Par l'acte 49 Victoria, chapitre 1, sanctionné le 2 juin 1886, la somme de \$2,877,419.54, a été affectée aux dépenses des travaux publics, durant l'année fiscale terminée le 30 juin 1887 ; et par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 1, sanctionné le 23 juin 1887, la somme additionnelle de \$269,026.15, a été accordée pour les mêmes fins. Outre ces sommes, celle de \$471,334.97, balance non dépensée des crédits de 1885-86, a été reportée ; et les gouvernements provinciaux, les municipalités et autres corporations, ont contribué pour \$36,797.93, à l'exécution de travaux,

d'un caractère provincial ou local ; de plus, la somme de \$13,380 votée pour le ministère de la milice et de la défense, a été transférée, par ordre en conseil, à ce ministère. Donc, le montant total disponible, et provenant de toutes sources, était de \$3,667,958.59, dont \$2,699,761.17 ont été déboursées durant l'année fiscale ; \$146,560.75 sont périmées le 30 septembre 1886, et la balance restait en caisse le 30 juin 1887, mais elle a été reportée par mandat spécial pour les travaux alors en progrès. Le tableau suivant indique le montant disponible pour chaque service, le montant périmé et le montant dépensé :—

	Montant disponible.	Périmé au 30 septembre 1886.	Dépense durant l'année fiscale 1886-87.
Edifices publics.....	\$1,888,456 80	\$112,970 09	\$1,485,318 22
Havres et rivières.....	1,212,009 32	26,075 73	742,393 02
Dragueurs et dragage..	153,990 34	1,840 45	143,403 42
Glissoires et estacades..	137,778 19	.....	125,672 85
Ponts et chaussées.....	48,768 46	.....	36,951 08
Télégraphes.....	164,493 71	5,239 28	105,498 29
Divers	62,461 77	435 20	60,524 29
	<u>\$3,667,958 59</u>	<u>\$146,560 75</u>	<u>\$2,699,761 17</u>

En sus de cette dépense, les sommes suivantes ont été déboursées en vertu d'actes spéciaux du parlement :—

Chenal des navires entre Québec et Montréal.....	\$191,000 00
Amélioration du havre de Quebec.....	432,795 32
Bassin de radoub de Lévis.....	20,000 00
Havres des Trois-Rivières.....	203 00
Total.....	<u>\$643,998 32</u>

On trouvera plus loin les détails de la dépense, faite, par province, des montants disponibles pour les édifices publics, les havres et rivières et le dragage.

EDIFICES PUBLICS.

Le montant affecté par l'acte 49 Victoria, chapitre 1, à la construction, aux réparations et à l'entretien des édifices publics, était de \$1,434,652.43, et par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 1, une autre somme de \$159,271.06 fut affectée aux mêmes fins. En outre de ces sommes, la balance non dépensée du crédit de 1885-86,

\$276,268.91, a été reportée, ainsi que la somme de \$3,914.40, balance de la contribution par le gouvernement provincial de Québec et par la cité de Québec, à la construction de la halle des exercices militaires, et la somme de \$970, balance de la contribution par la ville de Winnipeg, à la construction de la halle des exercices militaires. La somme de \$13,380.00, pour l'école d'infanterie de Winnipeg, a été transférée, par ordre en conseil, du ministère de la milice et de la défense, à celui des travaux publics. En sorte que le montant disponible était de \$1,883,456.88, dont \$1,485,318.22 ont été dépensées, \$112,970.09 sont périmées le 30 septembre 1886, et la balance restait en caisse au 30 juin 1887. Le tableau suivant indique le montant total disponible, le montant périmé et celui dépensé, par province :—

	Sommes disponibles.	Périmées 30 septembre 1886.	Dépense durant l'exercice 1886-87.
Nouvelle-Ecosse.....	\$109,974 19	\$ 12,427 20	\$76,714 03
Ile du Prince-Edouard.....	54,226 51	355 27	48,150 64
Nouveau-Brunswick	95,190 99	93 30	77,980 72
Québec	275,296 71	8,203 38	236,206 30
Ontario	822,173 188	19,457 69	719,508 82
Manitoba.....	165,100 59	153 59	109,511 77
Territoires du Nord-Ouest.	217,815 54	42,685 48	163,527 71
Colombie-Britannique.....	131,283 44	29,594 18	40,518 26
Edifices publics en général.	17,394 95	.....	13,199 97
Total.....	\$1,883,456 80	\$112,970 09	\$1,485,318 22

PORTS ET RIVIÈRES.

Le crédit autorisé par l'acte 49 Victoria, chapitre 1, pour l'amélioration et l'entretien des ports et des rivières dans tout le Canada était de \$980,757.11, et l'acte 50-51 Victoria, chapitre 1, a affecté une autre somme de \$79,255.09 aux mêmes fins. Outre ces sommes, il y avait à reporter la balance non dépensée des crédits de l'exercice 1885-86, soit un montant de \$120,083.59, plus celui de \$11,913.53 fourni par les corporations municipales, etc., ainsi que les sommes de \$10,000.00 et de \$5,000.00, contribuées respectivement, par la compagnie du chemin de fer de Midland, et la municipalité de Midland, et celle de \$5,000.00 fournie par la ville de Montréal, pour rencontrer les dépenses des commissaires chargés de s'enquérir, et de faire rapport, sur les inondations de cette ville. Le montant total disponible provenant de toutes sources s'élevait donc à \$1,212,009.32. On a dépensé 742,393.02 ;

\$26,075.73 sont périmés le 30 septembre 1886, et le 30 juin 1887 la balance restait en caisse. Le tableau suivant indique le montant total disponible, le montant périmé et celui dépensé par province :

	Montant total disponible.	Périmé le 30 septembre 1886.	Dépense, exercice 1886-87.
Nouvelle-Ecosse.....	\$ 97,505 17	.....	\$ 59,409 39
Ile du Prince-Edouard.....	18,960 66	132 03	11,315 24
Nouveau-Brunswick.....	226,517 44	15,997 32	83,435 09
Prv. maritimes en général	15,590 09	.....	* .....
Québec.....	222,957 48	2,899 71	196,512 57
Ontario	213,304 31	.....	136,488 81
Manitoba.....	7,958 43	848 58	7,547 39
Territoires du Nord-Ouest	15,084 08	.....	15,181 61
Colombie-Britannique.. ...	387,131 66	6,198 09	223,839 30
En général.....	7,000 00	.....	8,663 62
	<u>\$1,212,009 32</u>	<u>\$26,075 73</u>	<u>\$712,393 02</u>

DRAGUEURS ET DRAGAGE.

Par l'acte 49 Victoria, chapitre 1, la somme de \$139,000.00 fut affectée aux dragueurs et au dragage; la balance \$14,990.34, non dépensée du crédit de 1886-86 a été reportée, de sorte que le montant total disponible, était de \$153,990.34, dont \$1,840.45 sont périmés le 30 septembre 1886; \$143,403.42 ont été déboursées et la balance restait en caisse, le 30 juin 1887. Le tableau suivant indique le montant disponible, le montant périmé et celui dépensé, par province :

	Montant total disponible.	Périmé au 30 septembre 1886.	Dépense pendant l'exercice 1886-87.
Nouveau matériel.....	\$ 20,300 13	.....	\$ 10,185 47
Réparations.....	36,336 57	652 70	33,578 03
Nouvelle-Ecosse	} 30,000 00	.....	18,522 55
Ile du Prince-Edouard.....		.....	4,988 39
Nouveau-Brunswick.....		.....	6,489 06
Québec	18,062 06	.....	19,066 71
Ontario.....	16,660 07	.....	20,250 97
Manitoba	10,271 99	.....	9,501 18
Colombie-Britannique.....	15,020 36	.....	15,017 12
En général.....	7,339 16	1,187 75	5,803 94
	<u>\$153,990 34</u>	<u>\$1,840 45</u>	<u>\$143,403 42</u>

DESCRIPTION DES TRAVAUX EXECUTÉS.

—

Nous donnons plus bas, en ordre alphabétique et par province, une description des travaux qui ont été exécutés durant le dernier exercice. Nous indiquerons en même temps les crédits mis à notre disposition pour chacun de ces travaux, et les déboursés que ces derniers ont occasionnés. Là où un crédit spécial n'est pas mentionné, les déboursés ont été faits à même un crédit général.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

AMHERST.

Amherst, chef-lieu du comté de Cumberland, se trouve au fond de la baie de Chignecto, 138 milles au nord-ouest d'Halifax.

Au cours de la session de 1886, un nouveau crédit de \$4,600.00, fut votée pour l'achèvement de cet édifice, destiné à la poste, à la douane et à d'autres services, que j'ai décrit dans mon rapport de 1884-85, et la balance non dépensée de \$434.82 a été reportée. Le 20 juillet 1886, un contrat fut passé avec MM. Rhodes, Curry et Cie, pour la construction d'un comptoir et de garnitures pour les voûtes; l'édifice a été terminé, puis occupé, durant l'année fiscale. Dépense durant l'exercice \$5,193.85. Dépense totale, \$37,588.78.

ANTIGONISH.

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

Durant le dernier exercice, on a fait à cet édifice quelques réparations qui ont coûté \$333.12. Dépense totale: \$5,520.30 pour construction, et \$46.49 pour réparations.

ARISAIG.

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

A la session de 1886, un crédit de \$8,000.00 fut voté pour réparer le brise-lames, et le 30 octobre 1886, contrat fut passé avec M. A. McKinnon moyennant [1887]

\$7,900,00; à la fin de l'année fiscale les réparations étaient presque terminées, et l'on se préparait à commencer le prolongement des brise-lames. Dépense \$3,376.93. Dépense totale depuis la confédération, \$7,468.93.

BAIE D'ACHEPÉ.

La baie d'Achepé, dans le comté de Victoria, île du Cap Breton, est située à 100 milles environ de Baddeck.

Le 10 septembre 1886, le dragueur *George Mackenzie* commença le creusement du chenal entre l'océan et l'étang, pour servir de havre aux bateaux de pêche, et continua d'y travailler au milieu de grandes difficultés, jusqu'au 4 octobre, ayant enlevé 3,820 verges cubes de sable, moyennant une dépense de \$1,282.60.

BADDECK.

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

Par l'acte 49 Victoria, chapitre 1, une somme de \$5,900.00 fut votée pour l'achèvement de l'édifice public, décrit dans mon rapport de 1884-5, comme étant en voie de construction, et destinée aux services de la poste, de la douane, et autres. Le 13 octobre 1886, contrat fut passé avec M. C. B. Thompson pour un calorifère, moyennant la somme de \$190, et à la fin de l'année fiscale, l'édifice était terminé et occupé. Dépense durant l'année \$5,059.09. Dépense totale \$13,113.99

BAYFIELD.

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

A la session de 1886, une somme de \$6,000.00 fut votée pour le prolongement du brise-lames construit en 1879. Le 12 novembre 1886, contrat fut passé avec M. J. McMillan, pour prolonger le brise-lames, au coût de \$3,946.00, et à la fin de l'année fiscale les travaux étaient en progrès, Dépense, \$118.89. Dépense totale depuis la confédération, \$5,007.26.

 BAIE SAINT-LAURENT.

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

A la session de 1886, une somme de \$2,000.00 fut votée pour l'ouverture d'un chenal, de la tête de la baie à un petit étang dont elle était séparée par un banc de gravier ; il ne restait plus que 15 pieds de dragage à faire, lorsque l'excavation fut remplie à son niveau original par une tempête et les travaux furent discontinués. Dépense, \$664.81.

 (BEAVER RIVER).—RIVIÈRE DU CASTOR

La rivière du Castor, dans le comté de Yarmouth, se déverse dans la baie de Fundy, près de la ligne de division entre les comtés de Yarmouth et de Digby.

Moyennant la somme de \$1,000.00 votée à la session de 1886, on a ouvert un chenal pour les bateaux, allant à un bassin de refuge en dedans du haut banc de gravier par où se décharge la rivière ; on en a protégé les côtés et les travaux sont satisfaisants.

 (BIRCH ISLAND).—ILE-AUX-MÉRISIERS

L'Île-aux-Merisiers, dans le comté de Richmond, est située dans la rivière des Habitants (*Inhabitants River*) à 2 milles en amont de son embouchure dans la baie du même nom.

Durant l'année fiscale on a ouvert un chenal pour les bateaux, long de 1,500, large de 20 et profond de $2\frac{1}{2}$ pieds, à l'eau basse, depuis la terre ferme jusqu'à l'île, moyennant une dépense de \$500.00. C'est la seule dépense faite à cet endroit depuis la confédération.

 (BLUE ROCK).—ROCHER-BLEU

Rocher-Bleu, dans le comté d'Antigonish, est sur la côte sud de la baie Saint-George, à $2\frac{1}{2}$ milles à l'est du havre de Tracadie.

A la session de 1886, la somme de \$4,000.00 fut votée pour la construction d'un brise-lames, et le 24 novembre, contrat fut passé avec M. S. O'Donohue, moyennant une somme de \$6,980.00, pour la construction d'un brise-lames long de $326\frac{1}{2}$ pieds, gagnant le sud-ouest à partir du Cap-Bleu, protégeant ainsi une superficie de $3\frac{1}{2}$ acres, et accessible avec une profondeur d'eau minimale variant de 5 à 12 pieds. A la fin de l'année fiscale une partie des matériaux avaient été livrés. Dépense \$1,534.41.

 BOULARDERIE.

Boularderie, dans le comté de Victoria, se trouve sur le côté sud de l'île Boularderie, près de la pointe de l'île.

A la session de 1886, la somme de \$2,000.00 fut votée pour la construction d'un quai ; et durant l'année fiscale on a construit un quai de 120 pieds de long, large de 20 pieds, avec un L à son extrémité extérieure. Il y a une profondeur de 11 pieds d'eau le long de la face extérieure du quai ; cette construction a déjà rendu de grands services aux résidents de l'endroit. Dépense, \$722.88. Dépense totale depuis la confédération, \$2,722.88.

 BROAD COVE.

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

A la session de 1886, une somme de \$3,000.00 fut votée pour la construction d'un quai à cet endroit ; le 12 novembre 1886, contrat fut passé avec MM. Campbell et Boyle, moyennant une somme de \$7,300.00, pour la construction d'un quai long de 400 piads, large de 25 pieds au sommet, et ayant une profondeur d'eau de 7 pieds à son extrémité extérieure. A la fin de l'année fiscale, environ le quart des travaux avait été exécuté. Dépense \$683.90. Dépense totale depuis la confédération, \$3,683.90.

 BRULÉ.

Brulé, dans le comté de Colchester, est situé sur le détroit de Northumberland, environ à mi-chemin entre Tatamagouche et la rivière John.

Durant l'année fiscale on a dépensé \$499.19 pour réparer le quai public et l'exhausser là où il s'était affaissé.

 CANADA CREEK.

Canada Creek, dans le comté de King, est situé sur la rive nord de la baie de Fundy, 60 milles à l'est du goulet de Digby.

Avec les \$700.00 votées à la session de 1886, on a réparé autant que possible, la jetée ouest. Dépense totale depuis la confédération, \$6,519.80.

 CAP LA-RONDE.

Cap La-Ronde, dans le comté de Richmond, est à l'extrémité de la pointe sud-est de l'île Madame.

A la session de 1886, la somme de \$500.00 fut votée pour ouvrir un chenal jusqu'en dedans de l'Étang, au sud du cap, où se réfugient les pêcheurs durant les tempêtes. Les travaux ont été exécutés, mais ils n'ont pas réussi, le chenal s'étant rempli. L'expérience démontre que le percement des grèves jusqu'aux étangs, pour l'usage des bateaux, donne rarement de bons résultats, parce que le chenal artificiel est ordinairement comblé par les apports de la mer. Dépense, \$497.50.

 CANAL DE CHESTER.

Le canal de Chester est un petit chenal ouvert par le gouvernement local en 1864-65 pour faciliter aux habitants de la côte ouest du Bassin de Chester l'accès aux quais du havre de Chester, dans le comté de Lunenburg.

Le chenal ayant été en parti rempli, on a dépensé, durant l'année fiscale, la somme de \$449.71 pour le débayer. Dépense depuis la confédération, \$696.47.

 CHETICAMP.

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

Le dragueur "George Mackenzie" travailla en cet endroit, depuis le 1er juillet jusqu'au 25 août 1886, à creuser jusqu'à 13 pieds, à l'eau basse, le chenal large de 45 pieds, qui avait été ouvert en 1875-77, mais qui se trouvant exposé, s'est rempli. Quantité de matières enlevées : 12,990 verges cubes, de gravier, galet et sable. Dépense durant l'exercice, \$4,361.50. Dépense totale depuis la confédération, \$25,545.67.

 CHIPMAN—(RUISSEAU.)

Le ruisseau de Chipman, dans le comté de King, est situé sur la côte sud de la baie de Fundy, 64 milles à l'est du goulet de Digby et 3 milles à l'ouest du havre de Hall.

Avec les \$300.00 votées à la session de 1886, on a continué les réparations du bordage et du tablier de la jetée, et on a enlevé une chaîne de rochers à l'extrémité supérieure de la jetée. Dépense totale depuis la confédération, \$5,197.33.

 COW BAY. — BAIE DES VACHES.

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

Au cours de la session de 1886, une somme de \$9,600.00 fut votée pour faire au brise-lames les réparations les plus urgentes, et durant l'exercice, le crédit fut dépensé à planter des pilotis jointifs sur la face du brise-lames qui regarde la mer, et à reconstruire les parties des contre-forts qui avaient été démolies par les tempêtes de l'automne et de l'hiver précédents. Ce brise-lames a 1,380 pieds de longueur et durant les tempêtes d'est il est exposé au choc des vagues de l'Atlantique. Il est aussi beaucoup affaibli par les ravages du taret. Dépense totale depuis la confédération, \$155,138.15.

 CRANBERRY HEAD.

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

Durant l'année fiscale, la jetée a été généralement réparée et l'on a construit un "éperon" long de 28 pieds, à angle droit avec la jetée du côté de la mer pour arrêter le gravier et l'empêcher d'être balayé autour de l'extrémité de la jetée. Dépense totale depuis la confédération, \$3,709.03.

 DIGBY.

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

A la session de 1886, la somme de \$1,250.00 fut votée pour réparer la jetée qui avait été presque entièrement détruite par une forte tempête le 27 décembre 1885, et les réparations temporaires furent complétées au commencement de l'année fiscale. Dépense, \$767.62. Dépense totale depuis la confédération, \$20,101.71.

 (EAST RIVER), RIVIÈRE DE L'EST.

La rivière de l'Est, comté de Pictou, se déverse dans le havre de Pictou, en aval de New Glasgow.

Durant l'année fiscale, on enleva plusieurs bancs de roche et de gros cailloux qui nuisaient à la descente du bois, sur un parcours d'environ 10 milles. Dépense, \$499.99.

 ECONOMIE.

Economie, dans le comté de Colchester, est situé sur le côté nord du bassin de Minas.

A la session de 1886, une somme de \$1,500 fut votée pour la construction d'un brise-lames à cet endroit. Durant l'exercice on a commencé les travaux d'une construction de 200 pieds de longueur sur 24 pieds de largeur ; à la fin de l'année fiscale les travaux étaient presque terminés. Dépense, \$951.19.

 FOX ISLAND—ILE-AUX-RENARDS.

Ile-aux-Renards, ou Laureceton, est dans le comté d'Halifax, sur la côte de l'Atlantique, environ 15 milles à l'est du havre d'Halifax.

L'île est reliée à la terre ferme par une dune de sable, longue de 935 pieds, et sert de havre, pour les bateaux de pêche. Cette dune était brisée par la mer, et au cours de la session de 1886, la somme de \$2,500 fut votée pour sa conservation. Le 6 septembre 1886, contrat fut passé avec M. D. Sutherland moyennant \$3,200, pour des travaux de protection, et durant l'année fiscale, les travaux ont été exécutés. Dépense, \$2,563.69.

 GRANTON.

Granton, dans le comté de Pictou, est situé sur la rivière du Milieu, de Pictou, à une dizaine de milles de Stellarton.

Le dragueur "Cape Breton" qui creusait le chenal en cet endroit, au commencement de l'année fiscale en acheva le creusement le 14 juillet 1886, ayant enlevé 2,125 verges cubes de boue, au coût de \$816.27. Dépense totale, \$4,027.19.

 GRANDE-TANCOOK.

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

A la session de 1886, la somme de \$2,500 fut affectée aux réparations de la jetée, construite en 1873 aux frais des gouvernements fédéral et local, et à la fin de l'année fiscale, on commençait la livraison des matériaux nécessaires. Dépense \$1,167.34. Dépense totale depuis la confédération, \$3,167.34.

GRAND-VILLAGE.—(LONDONDERRY).

La rivière du Grand-Village, dans le comté de Colchester, se décharge vers le haut de la baie de Cobequid, à 18 milles environ de Truro.

A la session de 1886, la somme de \$3,900.00 fut votée pour continuer les travaux de redressement du chenal mentionné dans le rapport de l'année dernière, et durant l'année fiscale on a continué ces travaux. Dépense, \$2,900.00. Dépense totale depuis la confédération, \$8,000.00.

GROS-NEZ.

Gros-Nez, petit village de pêche, à l'extrémité est de l'île Petit-de-Gras, dans le comté de Richmond.

Avec la balance non dépensée du crédit de 1885-86, qui a été reportée, on a complété les travaux de protection mentionnés dans le rapport de l'année dernière. Dépense, \$100.00. Dépense totale depuis la confédération, \$1,750.00.

HALIFAX.

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

EDIFICE FÉDÉRAL.

Avec la balance non dépensée du crédit de 1885-86, qui a été reportée, on a complété les réparations mentionnées dans le rapport de l'année dernière. Dépense totale, \$1,183.49. Dépense totale depuis la confédération \$105,114.95 pour construction, et \$60,217.79 pour réparations.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

A la session de 1887, la somme de \$6,000.00 fut votée pour compléter les modifications, de l'édifice loué de M. D Falconer, de manière à en faire un entrepôt de vérification, telles que mentionnées dans mon rapport de l'année dernière, comme étant en progrès; durant l'année fiscale, ces changements ont été complétés moyennant une dépense de \$8,276.76 pour construction, et \$1,526.65 pour réparations. Dépense totale depuis la confédération, \$10,084.64 pour construction, et \$2,109.98 pour réparations.

HAYRE.

Le dragueur " St. Lawrence " a complété l'approfondissement du chenal du Bras nord-ouest, où il était en opération au commencement de l'année fiscale, le 15 juillet 1886, ayant enlevé 3,850 verges cubes de boue et de cailloux. On le transporta alors au quai de la Cie Cunard, où il enleva 1,400 verges cubes de boue et de vieux billots. Dépense, \$1,269.76. Dépense totale pour le dragage du havre d'Halifax, depuis la confédération, \$12,040.86.

HAVRES EN GENERAL—NOUVELLE ECOSSE.

A la session de 1886, le crédit ordinaire de \$12,000.00 fut voté pour l'entretien général des havres des provinces maritimes. De ce crédit, la somme de \$3,200.30 constituait la part de la Nouvelle-Ecosse.

HARBOURVILLE.

Harbourville, dans le comté de King, est située sur la côte sud de la baie de Fundy, environ 55 milles à l'est du goulet de Digby.

A la session de 1886, la somme de \$1,500.00 fut votée pour réparer les deux épiées qui forment le havre, et durant l'exercice, les travaux ont été exécutés. Dépense, \$2,970.30. Dépense totale depuis la confédération, \$7,469.55.

INDIAN ISLANDS.

Indian Islands, dans le comté de Cap-Breton, constituent un groupe de petites îles sur le côté nord de la baie de l'Est, lac du Grand Bras d'Or.

A la session de 1886, un crédit de \$1,000.00 fut affecté pour nettoyer le chenal, ouvert par le ministère en 1881-82, entre les deux îles, situées le plus au sud; les travaux ont été exécutés durant l'année fiscale. Dépense, \$1,000.00. Dépense totale depuis la confédération, \$3,196.45.

INGONISH.

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

A la session de 1886, la somme de \$2,000.00 fut votée pour améliorer l'entrée du vaste étang près de la côte maritime. Une bouée d'amarrage a été placée pour faciliter aux vaisseaux l'entrée du port intérieur, au jusant, et des travaux de protection sur la grève, longs de 58 pieds, hauts de 12 pieds et larges de 20 pieds, ont été commencés, et ils étaient presque terminés à la fin de l'année fiscale. Dépense, \$932.36. Dépense totale depuis la confédération, \$88,488.90.

KINGSPORT.

Kingsport, autrefois Pointe-du-Chêne, dans le comté de King, est situé sur la côte ouest du bassin de Minas, entre l'embouchure de la rivière Cornwallis et le cap Blomidon.

A la session de 1886, la somme de \$2,550.00 fut votée pour les réparations de la jetée, qui avait été sérieusement endommagée par une tempête en 1885 ; durant l'année fiscale, les travaux furent commencés. Dépense, \$856.16. Dépense totale depuis la confédération, \$25,588.83.

LISMORE.

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

A la session de 1886, un crédit de \$2,500.00 fut voté pour la construction d'un quai de 150 pieds de longueur, dans une profondeur d'eau de 12 pieds à mer haute ; les travaux furent commencés, mais non terminés, avant la fin de l'année fiscale. Dépense, \$1,548.49.

LITTLE GLACE BAY.

Little Glace Bay, dans le comté du Cap Breton, se trouve sur la côte de l'Atlantique, à 14 milles de Sydney et à 5 milles au sud est de Lingan.

Le dragueur "St. Lawrence" travailla du 7 septembre au 6 octobre 1886, à l'amélioration de l'entrée du havre ; il enleva 4,025 verges cubes d'argile, de pierre, limon, etc., entraînant une dépense de \$973.49. Beaucoup de temps fut perdu à cause des intempéries. Dépense depuis la confédération, \$9,661.09.

 LUNENBOURG.

Lunenburg, capitale du comté du même nom, est située sur la baie de Lunenburg, 45 milles, par eau, à O. S. O. d'Halifax, et à 72 milles, par terre.

A la session de 1886, la somme de \$4,000.00 fut votée pour l'achat d'un terrain pour un édifice public ; le 1er mai 1887, l'on acheta de Mde C. A. Creighton, pour la somme de \$3,900.00, un terrain de 120 pieds de front sur la rue King, d'une profondeur de 80 pieds, et s'étendant de la rue Lincoln à la rue Pelham.

 McNAIR, ANSE DE.

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

A la session de 1886, un crédit de 5,000.00 fut affecté aux réparations du brise-lames construit par le ministère en 1873. Le 1er avril 1887, un contrat fut passé avec M. A. McKinnon, pour la reconstruction d'une longueur de 160 pieds du brise-lames, pour la somme de \$9,500.00 ; mais à la fin de l'année fiscale les travaux n'étaient pas encore commencés. Dépense totale depuis la confédération, \$38,202.65.

 MABOU.

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

A la session de 1886, une somme de \$2,000 00 fut votée pour continuer les travaux de protection en brique et en pierre, mentionnés dans le rapport de l'année dernière ; durant l'année fiscale on en a construit une longueur de 500 pieds. Dépense, \$1,931.05. Dépense totale depuis la confédération, \$113,413.34.

 MARGARETVILLE.

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

A la session de 1886, un crédit de \$8,500.00 fut affecté aux réparations de la jetée qui avait été sérieusement endommagée par une tempête le 26 décembre 1885, alors qu'il s'était fait une brèche de 120 pieds de largeur à travers la jetée. Cette brèche a été fermée, et à la fin de l'année fiscale les autres travaux de réparation étaient en progrès. Dépense, \$6,082.36. Dépense totale depuis la confédération, \$15,232.36.

MORDEN, JETÉE DE.

Morden, dans le comté de King, se trouve sur la côte sud de la baie de Fundy, 30 milles à l'est du goulet de Digby.

Durant l'exercice, on a réparé la pile, longue de 60 pieds, ainsi que le " brisant." Dépense, \$400.00. Dépense totale depuis la confédération, \$5,450.06.

NEW GLASGOW.

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

A la session de 1887, on a voté un autre crédit de \$8,000.00 pour l'achèvement de l'édifice destiné au bureau de la poste, à la douane et à d'autres services, dont j'ai fait la description dans le rapport annuel de 1883-84; la balance non dépensée du crédit de 1885-86 a été reportée. Dans l'automne de 1886, l'édifice fut achevé et occupé. Dépense, \$6,909.80. Dépense totale, \$43,285.61.

NORTH SYDNEY.

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

La somme de \$15,000 fut votée pendant la session de 1886, pour la construction d'un édifice destiné au bureau de la poste, de la douane et à d'autres services, mentionné dans le rapport de l'année dernière comme étant sous contrat et la balance \$3,050.08, non dépensée du crédit de 1885-86 a été reportée. Le 18 décembre 1886, contrat fut passé avec la " Compagnie de fonderie et de machines de Truro " pour la construction d'un calorifère, moyennant la somme de \$1,275.00; à la fin de l'année fiscale les travaux étaient tellement avancés que l'on espérait compléter l'édifice et l'occuper dans l'automne. Dépense, \$14,733.80. Dépense totale, \$19,232.74.

PARRSBORO' OU L'ILE-AUX-PERDRIX, JETÉE DE.

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

Avec la balance non dépensée du crédit de 1885-86 qui a été reportée, et la somme de \$1,074.76 votée à la session de 1887, on a fait à la jetée les réparations suivantes : les travaux extérieurs furent bordés de bois dur et renforcés par des bandeaux de fer ; on a posé de nouvelles défenses, et on en a renforcé d'autres ; on a lesté de nouveau le sommet ; renouvelé le tablier et les longerons en dessous ; et on a construit une pile à l'extrémité intérieure pour empêcher la mer de couper le rivage. Dépense, \$2,000. Dépense totale depuis la confédération, \$17,167.05.

PETITE-RIVIÈRE.

Petite-Rivière, dans le comté de Lunenburg, se déverse dans la baie Palmerston, sur l'Atlantique.

Avec le crédit de \$600 voté à la session de 1886, on a exhausé de 18 pouces, le bout du brise-lames vers le large, à la Pointe-au-Cerisier, que j'ai mentionné dans le rapport de l'année dernière ; on a ajouté des grandes pierres au talus extérieur à l'extrémité, et l'on a remis en place quelques unes des grandes pierres du couronnement que la mer avait déplacées. Dépense \$563.37. Dépense totale depuis la confédération, \$5,813.67.

PICKETT, JETÉE DE.

La jetée de Pickett, dans le comté de King, est située à environ 2 milles en aval du village de Canning, près de l'embouchure de la rivière des Habitants, qui se déverse sur le côté ouest du bassin de Minas.

On a dépensé la somme de \$499.98 pour réparer les abords, et l'extrémité extérieure de la jetée, construite il y a quelques années par le gouvernement local et les habitants de l'endroit. Dépense totale depuis la confédération, \$2,299.87.

PICTOU.

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

Durant l'exercice la somme de \$37.34 a été dépensée pour les réparations nécessaires à la douane. Dépense totale pour la construction de cet édifice, \$25,070.05, pour les réparations, \$5,036.89.

PORT GREVILLE.

Port Greville, dans le comté de Cumberland, est situé sur la baie Greville, à 14 milles environ de Parrsboro'.

A la session de 1886, la somme de \$6,000 fut votée pour améliorer l'entrée de l'embouchure de la rivière. Le 12 juillet 1886, un contrat fut passé pour prolonger de 250 pieds le brise-lames, avec M. Moïse Hatfield, pour la somme de \$5,775, et les travaux ont été complétés. On a aussi reconstruit les 70 pieds extérieurs de l'ouvrage de protection de la grève. Dépense, \$4,929.18. Dépense totale depuis la confédération, \$11,002.10.

SHEET HARBOUR.

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

A la session de 1886, la somme de \$5,000.00 fut votée pour la construction d'un quai à délestage, mais jusqu'à la fin de l'année fiscale, on n'avait pas exécuté de travaux et la somme de \$78.84 avait été dépensée pour faire un examen. Depuis la clôture de l'exercice, on a passé un contrat.

ILE DE SURETTE.

L'île de Surette, dans le comté de Yarmouth, est située à 13 milles au sud-est de Yarmouth.

Du crédit voté à la session de 1886, pour l'île de Surette et la rivière au Castor, on a dépensé la somme de \$960.12 pour construire un quai, long de 100 pieds et large de 25 pieds, qui, déjà est d'une grande utilité pour la localité.

SYDNEY.

Sydney, chef-lieu du comté de Cap-Breton, est situé sur le côté est de l'île du Cap-Breton, à la tête du havre de Sydney, à 285 milles au nord-est d'Halifax.

HÔPITAL DE MARINE.

De la balance non dépensée du crédit de 1835-86, la somme de \$468.85 a été déboursée pour construire un petit dépôt, et faire les réparations nécessaires. Dépense totale pour la construction, \$10,498.10, et \$302.50 pour les réparations.

ÉDIFICE PUBLIC.

A la session de 1886, un crédit de \$3,500.00 fut de nouveau voté pour la construction d'un édifice destiné aux services de la poste, de la douane, et autres, et lors de la clôture de l'exercice on était à en préparer les plans, en vue de demander des soumissions. Dépense totale, \$1,513.49.

STATION DE QUARANTAINE.

Cet édifice dont on trouvera une description complète dans le rapport de 1882-83 a été terminé et occupé. Dépense durant l'exercice, \$128.50; dépense totale, \$6,453.50 pour construction, et \$128.50 pour réparations.

TATAMAGOUCHE.

Da rivière Tatamagouche, dans le comté de Colchester, se déverse dans l'angle sud-ouest de la baie Tatamagouche, détroit de Northumberland.

Le dragueur "Cape Breton," travailla du 15 juillet au 27 septembre 1886, à ouvrir un chenal à travers la dune à l'embouchure de la rivière, et enleva 14,255 verges cubes de limon et de sable, au coût de \$5,464.28. Dépense totale depuis la confédération, \$14,938.87.

(THREE FATHOM HARBOUR) HAVRE DE TROIS-BRASSES.

Havre de Trois-Brasses, dans le comté d'Halifax, est situé sur la côte de l'Atlantique, 14 milles à l'est du havre d'Halifax.

La sommes de \$25.00 a été dépensée pour les réparations nécessaires des travaux de protection de la grève. Dépense totale depuis la confédération, \$4,622.17.

TRURO.

Truro, chef-lieu du comté de Colchester, est situé à environ 2 milles plus haut que la tête de la baie Cobequid, et est une localité importante sur le chemin de fer Intercolonial.

A la session de 1887, on a voté une autre somme de \$4,000.00 pour l'achèvement de l'édifice destiné aux services de la poste, de la douane, et autres, dont le rapport annuel de 1883-84 contient une description détaillée; la balance non dépensée du crédit de 1885-86, \$4,883.61, a été reportée. L'édifice est complété et occupé. Dépense, \$5,020.94. Dépense totale, \$36,619.01 pour construction et \$31.10 pour réparations.

WEST PUBNICO.

Pubnico est situé sur l'Atlantique, à l'extrémité ouest du comté de Yarmouth, à environ 28 milles de la ville de Yarmouth.

Le crédit de \$1,000.00 voté à la session de 1886, nous a permis de prolonger de 230 pieds le quai mentionné dans le rapport de l'année dernière. Dépense totale depuis la confédération, \$1,998.62.

WHITE POINT—POINTE-BLANCHE.

Pointe-Blanche se trouve dans le comté de Queen, sur la côte Atlantique, 8 milles environ au sud-est de l'entrée du havre de Liverpool.

Le brise-lames, construit il y a quelques années par le gouvernement local, prolongé et réparé par le gouvernement fédéral en 1879 et 1884, étant très exposé aux tempêtes de l'Atlantique, et très endommagé par les ravages du taret, qui y est très destructeur, fut considérablement endommagé en 1885; tellement que les piles extérieures furent enlevées, avec leur lest, ainsi qu'une partie du talus de pierre, déposés sur la partie de grève protégée par le brise-lames. A la session de 1886, un crédit de \$1,000.00 fut affecté aux réparations; et durant l'année fiscale le lest a été enlevé et quelques réparations ont été faites au reste du brise-lames. Dépense, \$1,004.92. Dépense depuis la confédération, \$8,473.83.

WHYCOCOMAGH.

Whycocomagh, dans le comté d'Inverness, est situé sur la côte sud de la baie de Whycocomagh, bras du lac Grand Bras d'Or.

Durant l'exercice, le chenal conduisant à l'étang a été redressé et l'on a protégé son côté est par un tunage de pierre et de fascines, entraînant une dépense de \$499.96. Dépense totale depuis la confédération, \$2,809.14.

WINDSOR.

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

A la session de 1887, on a voté de nouveau un crédit de \$3,700.00 pour l'achèvement de l'édifice destiné aux services de la poste, de la douane, et autres, dont le rapport annuel de 1883-84 contient une description détaillée; l'édifice a été garni, meublé et est occupé. Dépense, \$4,095.86. Dépense totale, \$32,347.29.

YARMOUI

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

HAVRE.

A la session de 1886, un crédit de \$2,000.00 a été affecté, à l'amélioration du havre. Durant l'année, les travaux de protection de la grève, qui dans quelques endroits, avaient été déchaussés par la mer, furent ragrésés, et d'autres parties réparées. On a continué l'élargissement du chenal, mentionné dans le rapport de l'année dernière. Le dragueur *Canada* a travaillé depuis le 1er juillet jusqu'au 30 septembre 1886, d'abord près du Rocher-aux-Homards, puis à faire une tranchée de 60 pieds de largeur et profonde de 14 pieds à l'eau basse, jusqu'à près de la moitié de la pointe de la Fourche (Crotch); il a enlevé 10,485 verges cubes de sable et de limon. Lorsque ces travaux seront terminés, l'entrée du havre sera considérablement améliorée. Dépense, \$4,931.24. Dépense totale depuis la confédération, \$43,143.71.

ÉDIFICE PUBLIC.

A la session de 1886, on a voté un nouveau crédit de \$10,000.00 pour l'achèvement de l'édifice destiné aux services de la poste, de la douane, et autres, dont le rapport annuel de 1884-85 contient une description détaillée. Le 1er novembre 1886, un contrat fut passé avec M. Joseph Muirhead pour un calorifère, moyennant la somme de \$2,440.00; durant le cours de l'exercice, l'édifice a été terminé et est occupé. Dépense, \$10,163.68. Dépense totale, \$37,189.67.

 PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

 CASCUMPEQUE.

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

A la session de 1886, un crédit de \$5,000.00 fut affecté à l'ouverture d'un chenal, large de 100 pieds, et profond de 14 pieds, à l'eau basse, à travers la barre de grès qui obstruait ce chenal, dont j'ai parlé dans le rapport de l'année dernière; les travaux ont été continués durant l'année fiscale. Dépense, \$3,154.72. Dépense totale depuis la confédération, \$7,958.29.

 CHARLOTTETOWN.

Charlottetown, capitale de la province, est située sur une langue de terre, entre les rivières Nord et Hillsborough, dans le comté de Queen.

NOUVEL ÉDIFICE FÉDÉRAL.

A la session de 1886, une somme de \$33,700.00 fut votée pour continuer les travaux de l'édifice fédéral, mentionné dans mon rapport de l'année dernière, comme étant sous contrat. Le 22 septembre 1886, contrat fut passé avec MM. McKinnon et McLean, pour un appareil de chauffage, moyennant la somme de \$4,923.12; durant l'année fiscale l'édifice a été terminé, meublé et est occupé. Dépense, \$33,914.94. Dépense totale depuis la confédération, \$86,441.57.

ÉDIFICES FÉDÉRAUX (TEMPORAIRES).

Durant l'exercice, la somme de \$2,066.04 a été dépensée sur les différents édifices de la ville occupés par les services de la poste, de la douane, et autres. Dépense sur ces édifices, y compris le loyer, \$13,674.49.

 GEORGETOWN.

Georgetown, chef-lieu du comté de King, est situé sur la côte nord de la rivière Montague, près de son embouchure dans la baie Cardigan.

Des parties du tablier de la jetée de la Reine ont été renouvelées. Dépense, \$334.67. Dépense totale depuis la confédération, \$3,588.91.

HAVRES EN GÉNÉRAL, ILE DU PRINCE-EDOUARD.

A la session de 1886, le crédit ordinaire de \$12,000.00 fut votée pour l'entretien général des havres des provinces maritimes, dont \$3,200.29 étaient affectées à l'Île du Prince-Edouard.

JETÉE DE KIER'S SHORE.

Kier's Shore, est situé sur le côté est de la baie Richmond ou Malpègue, dans le comté de Prince.

La jetée est une de celles qui ont été transférées par le gouvernement local au gouvernement fédéral—on y a fait quelques légères réparations, au coût de \$7.25. Dépense totale, \$5,591.46.

MIMINIGASH.

Nord, ou Grand Miminigash, se trouve dans le comté de Prince, à environ 20 milles de la Pointe-de-l'Ouest, et à 18 milles du Cap-Nord.

Avec la balance non dépensée du crédit de 1885-86, qui a été reportée, on a complété les réparations mentionnées dans le rapport de l'année dernière. Dépense, \$215.97. Dépense totale depuis la confédération, \$9,051.73.

MONTAGUE.

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

Au cours de la session de 1886, un crédit de \$3,800.00 fut affecté à la construction d'un édifice destiné au service de la poste, et autres, dont le rapport de l'année dernière contient la description; la balance non dépensée du crédit de 1885-86, \$2,269.90, a été reportée. Durant l'exercice, l'édifice a été complété et est occupé. Dépense, \$5,293.64. Dépense totale, \$6,315.47.

NEW LONDON

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

Au cours de la session de 1886, un crédit de \$2,500.00 fut voté pour réparer le brise-lames, le 28 septembre 1886, et un contrat fut passé avec M. George McKay pour la construction d'une longueur de 420 pieds, moyennant la somme de \$1,400; les travaux ont été terminés avec satisfaction avant la clôture de l'exercice. Dépense, \$1,524.28. Dépense depuis la confédération, \$11,862.43.

NINE MILE CREEK (RUISSEAU DE NEUF-MILLES).

Nine Mile Creek, dans le comté de Queen, se trouve sur la côte nord-ouest de la baie Hillsboro', sur le lot n° 65.

Durant l'année fiscale, on a dépensé la somme de \$97.66 pour réparer temporairement la jetée qui est une de celles transférées par le gouvernement local. Dépense depuis la confédération, \$579.66.

PORT SELKIRK.

La jetée de Port Selkirk se trouve sur le lot n° 57 dans le comté de Queen, sur le côté sud de la rivière Orwell, près de son entrée dans la baie Orwell.

Avec la balance non dépensée du crédit de 1885-86, \$750.00, qui a été reportée, on a exhausé l'extrémité inférieure de la jetée, sur une longueur de 40 pieds; on a enfoncé des pieux, à tous les cinq pieds, le long de sa face, pour empêcher tout déplacement vers l'extérieur; on a démoli la pile supérieure ainsi que l'arche de communication parce qu'il était impossible de les réparer. Dépense, \$729.80. Dépense totale depuis la confédération, \$4,319.18.

RED POINT.

La jetée de Red Point, dans le comté de Queen, se trouve sur la côte est de la rivière Hillsboro', 6 milles environ au nord-est de Charlottetown.

Durant l'année fiscale, on dépensa la somme de \$199.97 pour des réparations nécessaires. Dépense totale sur cette jetée depuis son transfert par le gouvernement local, \$799.07.

RUSTICO.

Rustico, dans le comté de Queen, est situé sur la côte septentrionale de l'île, à mi-chemin entre Pointe-Nord et Pointe-Est.

On a fait quelques légères réparations à l'extrémité extérieure du brise-lames, avec une dépense de \$70.00. Dépense totale depuis la confédération, \$18,849.91.

SOURIS.

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

Au cours de la session de 1886, la somme de \$7,000.00 fut votée pour continuer les réparations du brise-lames et durant l'année fiscale, on l'a renforcé par des pilotis jointifs et on l'a chargé d'une certaine quantité de lest. Dépense \$1,730.63. Dépense totale depuis la confédération, \$110,187.63.

STURGEON PIER—JETÉE DE L'ESTURGEON.

La jetée de l'Esturgeon se trouve sur la côte sud de la baie de Cardigan, à 6 milles environ de Georgetown, dans le comté de King.

Durant l'exercice, on a réparé le chemin et posé un nouveau tablier sur la pile extérieure. Dépense, \$50.09. Dépense totale, \$897.92.

SUMMERSIDE.

Summerside, comté de Prince, est le principal port d'escale à l'extrémité occidentale de l'Île du Prince-Edouard, pour les vapeurs qui font le service de Shédiac, N.-B., en rapport avec le chemin de fer Intercolonial.

A la session de 1886, on a voté un nouveau crédit de \$3,000.00 pour continuer les travaux de l'édifice destiné aux services de la poste, de la douane, et autres, dont le rapport annuel de 1883-84 donne une description détaillée ; la balance non dépensée du crédit de 1885-86, \$1,402.61, a été reportée. L'édifice a été terminé et est occupé. Dépense, \$3,292.15. Dépense totale, \$34,260.64.

 TIGNISH.

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

Le dragueur "Prince-Edward" travailla entre les jetées qui forment le havre depuis le commencement de l'année fiscale, jusqu'au 25 septembre 1886, époque où il prit ses quartiers d'hiver après avoir enlevé 6,137 verges cubes d'argile, de sable et de roche, moyennant une dépense de \$4,988.39. Dépense totale depuis la confédération, \$34,797.59.

 PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

 BATHURST.

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

A la session de 1886, un autre crédit de \$9,000.00 fut voté pour la continuation des travaux de l'édifice destiné au service de la poste, et à d'autres service dont une description détaillée se trouve dans le rapport de 1884-85; la balance non dépensée du crédit de 1885-86, \$2,408.60, a été reportée. Le 6 septembre 1886, un contrat fut passé avec M. S. Gammon, pour les garnitures du bureau de poste, moyennant une somme de \$1,300.00; le 15 octobre 1886, un contrat fut passé avec MM. Wisdom et Fish, pour la somme de \$1,550.00. Les travaux de l'édifice ont été poursuivis avec activité; à la clôture de l'année fiscale on espérait qu'il serait occupé dans l'automne. Dépense, \$13,111.02. Dépense totale, \$26,773.37.

 CAP TOURMENTIN.

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

A la session de 1886, un crédit de \$130,000.00 fut voté pour continuer les travaux du quai mentionné dans le rapport de l'année dernière comme étant sous contrat. Les entrepreneurs ont fait peu de progrès, n'ayant construit que 230 pieds de la portion près de terre, dont la longueur totale est de 2,500 pieds; depuis la fin de l'année fiscale, on leur a enlevé le contrat. Dépense, \$7,705.74. Dépense totale depuis la confédération, \$14,147.29.

CARLETON.

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

Avec la balance non dépensée du crédit de 1885-86, qui a été reportée, on a complété les travaux mentionnés dans le rapport de l'année dernière. Dépense, \$144.45. Dépense totale, \$14,058.64.

CHATHAM.

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

Durant l'année fiscale on dépensa la somme de \$34.18 pour réparer l'édifice public. Dépense totale pour sa construction, \$13,781.77; pour ses réparations, \$4,828.11.

CLIFTON.

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

A la session de 1886, la somme de \$582.11, fut votée pour payer à MM. Read et Cie les frais de réparations qu'ils avaient faites au brise-lames en 1883, et durant l'exercice cette somme leur a été payée. Dépense totale depuis la confédération, \$10,263.86.

COCAGNE.

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

Le dragueur "St. Lawrence" travailla du 2 au 28 août 1886, à ouvrir un chenal, profond de 14 pieds de profondeur, à travers la dune, à l'entrée du havre; il enleva 12,600 verges cubes de sable, d'argile et de coquilles, moyennant une dépense de \$3,047.46. Dépense totale depuis la confédération, \$8,196.36.

 DALHOUSIE.

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

La somme de \$5,000.00 ayant été votée à la session de 1886, pour la construction d'un quai à délestage, un contrat fut passé le 13 décembre 1886, avec M. George Gordon pour la construction d'un quai de 300 pieds de longueur, pour la somme de \$7,600.00, et à la fin de l'année fiscale les travaux étaient en progrès. Dépense \$213.85, qui est la seule faite à cet endroit depuis la confédération.

 DORCHESTER.

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

A la session de 1886, on a voté un nouveau crédit de \$20,000.00 pour continuer la nouvelle aile des cellules, mentionnée dans les rapports antérieurs, comme étant sous contrat. Le 31 août 1886, un lot de terrain, contenant $24\frac{1}{2}$ acres, nécessaire aux besoins du pénitencier, a été acheté de C. E. Knapp et uxor, pour la somme de \$548.80. Durant l'année fiscale on a complété l'aile des cellules et la chaufferie, on y a introduit l'appareil de chauffage à la vapeur; on a garni les cellules, bâti des porches et exécuté d'autres travaux dont on trouvera une description détaillée dans l'annexe n° 2, pages 25 et 26. Dépense, \$19,351.44. Dépense totale, pour construction \$454,858.00; pour réparations \$260.00.

 ELM TREE RIVER. (RIVIERE-AUX-ORMES).

Elm Tree River, est un petit ruisseau, dans le comté de Gloucester, qui coule dans la baie des Chaleurs, 10 milles environ au nord de Bathurst.

Plusieurs cailloux qui rendaient l'entrée du havre difficile et dangereuse furent enlevés, entraînant une dépense de \$25.00, seule dépense faite à cet endroit depuis la confédération.

 FRÉDÉRICTON.

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

EDIFICE PUBLIC.

Au cours de la session de 1886, la somme de \$1,400.00 fut votée pour les réparations de cet édifice, et à la session de 1887, on a voté un autre somme de \$600.00 destinée aux mêmes fins. Durant l'exercice on a peinturé, colorié, etc., posé de nouveaux trottoirs en asphalte, et regarni la voûte en y ajoutant d'autres garnitures. Dépense, \$2,266.21. Dépense totale, \$30,521.57 pour construction, et \$2,850.39 pour réparations.

GRANDE-ANSE.

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

Au cours de la session de 1886, la somme de \$1,500.00 fut votée pour réparer le brise-lames bâti par le ministère en 1875, dont le couronnement avait été enlevé par la débâcle de la glace le 22 janvier 1886, et durant l'année, on a reconstruit la partie démolie. Dépense, \$1,743.84. Dépense totale, \$13,837.05.

HAVRES EN GÉNÉRAL, NOUVEAU-BRUNSWICK.

A la session de 1886, le crédit ordinaire de \$12,000.00 fut voté pour l'entretien général des havres et rivières des Provinces Maritimes, dont la somme de \$3,200.29 étaient la part du Nouveau-Brunswick.

HOPEWELL CAPE.

Le cap Hopewell, dans le comté d'Albert, se trouve sur la côte ouest de la rivière Petitcodiac, 7 milles en aval de Hillsboro et 7 milles en amont de l'île Grindstone, à l'embouchure de la rivière.

Durant l'année, on a creusé et redressé le petit cours d'eau qui coule près du quai à délestage, et l'on a creusé à l'extrémité du quai pour faciliter l'abordage des vaisseaux sous lest. Dépense, \$299.94. Dépense totale depuis la confédération, \$7,543.52.

KINGSTON.

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

A la session de 1886, la somme de \$1,000.00 fut votée pour réparer l'hôpital de la marine, située à mi-chemin entre Kingston et Richibucto, et à la session de 1887, on vota un autre crédit de \$600.00. Durant l'année, on y a fait beaucoup de réparations et de changements, au coût de \$1,406.81.

MONCTON.

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

A la session de 1887, un autre crédit de \$1,200.00 fut voté pour construire des trottoirs, etc., pour l'édifice public, que j'ai décrit complètement dans mon rapport annuel de 1883-84; durant l'exercice, on a exécuté les travaux. Dépense \$1,122.11. Dépense totale pour construction de cet édifice, \$44,960.59; pour réparation, \$115.51.

NEWCASTLE.

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

Au cours de la session de 1886, le crédit de \$10,450.00 fut voté pour l'achèvement de l'édifice destiné aux services de la poste, de la douane, et autres, mentionné dans le rapport de l'année dernière, comme étant sous contrat, et que j'ai décrit dans mon rapport de 1884-85. L'édifice est maintenant terminé et occupé. Dépense \$6,816.27. Dépense totale, \$43,363.94.

PORTLAND.

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

Durant l'année on a dépensé la somme de \$315.90 pour réparer l'édifice public. Dépense totale, \$9,853.35.

PARTRIDGE ISLAND. (ILE-AUX-PERDRIX).

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

Il y a plusieurs années, on avait construit deux petites jetées pour faciliter le

débarquement des provisions pour le phare situé sur l'île. Durant une forte tempête du sud-est, en février 1887, la jetée de l'est a été entièrement démolie et ses épaves répandues dans le havre que formaient les deux jetées. Ces épaves furent enlevées, et la jetée de l'ouest peut être utilisée par les vaisseaux et bateaux.

QUACO.

Quaco est situé sur la côte nord de la baie de Fundy, dans le comté de Saint-Jean, environ 30 milles à l'est du havre de Saint-Jean.

Durant l'exercice, on a dépensé la somme de \$198.63, à réparer les brise-lames de l'entrée du port. Dépense totale depuis la confédération, \$33,505.15.

RIVIÈRE SAINT-FRANÇOIS.

La rivière Saint-François est un tributaire de la rivière Saint-Jean dans laquelle elle se déverse, à environ 30 milles à l'ouest d'Edmundston, comté de Victoria.

A la session de 1886, un crédit de \$500.00 fut voté pour améliorer la rivière, et durant l'année fiscale on a dépensé la somme de \$474.67 pour enlever les battures de sable, les grosses roches, etc., sur une distance d'environ 12 milles et l'on a mis en ordre le chemin de halage.

RIVIÈRE SAINT-JEAN.

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

Au cours de la session de 1886, un crédit de \$8,000.00 fut voté pour améliorer le Grand-Lac; la rivière, entre la rivière-des-Chutes et l'île-à-l'Ours; une autre section entre l'île-à-l'Ours et Frédéricton; une autre au-dessus du Grand-Saut; et ensuite entre Frédéricton et Woodstock. A la session de 1887, on vota la somme de \$800.00 pour l'achèvement du barrage en haut du Grand-Saut; à l'ouverture de l'année fiscale, le dragueur *New Dominion* opéra à la baie de Belle-Ile jusqu'au 28 septembre, et enleva 28,035 verges cubes de sable et d'argile qui coûtèrent \$2,308.72. Le 3 octobre, le dragueur commença d'opérer au Grand-Lac où il resta jusqu'au 29 octobre, ayant enlevé 9,555 verges cubes d'argile et de sciure de bois.

Le 28 juin 1887, le dragueur recommença à la baie de Belle-Ile. Entre Frédéricton et l'île-à-l'Ours, des cailloux et des roches ont été enlevés au débarcadère de Burden, et dans le voisinage de Spring Hill ; on a aussi élargi le chenal à la tête de l'île de Hartt. De l'île à l'Ours, en montant à la rivière-des-Chutes, on a amélioré le chenal en enlevant des cailloux et des barres. De la rivière-des-Chutes au Grand-Saut, on a miné et enlevé du roc aux Rapides-Blancs et au rocher de Larlee, en aval du pont d'Andover. Sur la rivière Tobique, on a fait quelques améliorations à Nictau Bar, Little Nictau Bar, Hammond Bar et à d'autres endroits. En haut du Grand-Saut, jusqu'à la rivière Saint-François, on a réparé le chemin de halage, et enlevé quelques roches et battures de sable dans le chenal près du ruisseau de Baker ; l'on a commencé immédiatement au-dessus des chutes, la construction d'un "épi," long de 230 pieds pour faire dériver le bois vers les chutes. Dépense, \$8,918.19. Dépense totale, (y compris la rivière Tobique) depuis la confédération, \$97,410.29.

SAINT-JEAN.

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

DOUANE.

A la session de 1886, la somme de \$3,350.00 fut votée pour réparer le toit, etc. ; les travaux furent exécutés. Dépenses, \$2,548.83 pour construction et \$222.56 pour réparations. Dépense totale : pour construction \$326,190.47 ; pour réparations \$3,339.24.

PORT.

A la session de 1886, on a voté un autre crédit de \$35,500.00 pour continuer la reconstruction du brise-lames de Negro Point, dont il est question dans les rapports précédents ; à la session de 1887, on a voté une somme additionnelle de \$18,000.00, et la balance de \$3,068.03, de la caution confisquée des entrepreneurs, a été reportée, de sorte que tout le montant disponible était de \$56,568.03. Les travaux de reconstruction de ce brise-lames vers le rivage, furent terminés en janvier 1887 et l'ouvrage fut formellement reçu. Les travaux de protection du brise-lames, vers le et autour de la falaise que couronne le Fort Dufferin, ayant été endommagés par une forte tempête, au commencement de février dernier, on a pris les moyens de les réparer et la moitié des travaux nécessaires fut exécutée avant la fin de l'année fiscale. Le dragueur "New Dominion" a travaillé au quai de la compagnie Internationale de vapeurs, en décembre et janvier. Dépense durant l'année, pour le brise-lames : \$56,621.14 ; pour le dragage, \$1,132.88. Dépense totale depuis la confédération, pour le brise-lames \$422,001.05 ; pour le dragage \$58,095.02.

HÔPITAL DE LA MARINE.

Durant l'année fiscale on a dépensé la somme de \$522.09 pour réparer cet édifice. Dépense totale, \$49,603.24.

PÉNITENCIER.

On a dépensé \$60.00 pour des réparations. Dépense totale depuis la confédération \$3,835.09, pour des réparations.

BUREAU DE POSTE.

A la session de 1886, un crédit de \$1,400.00 fut votée pour poser dans l'édifice une souche de ventilation, pour du peinturage, du blanchissage au lait de chaux, etc.; durant l'exercice ces améliorations furent faites. Dépense, \$1,880.60 pour construction, et \$95.30 pour réparations. Dépense totale: pour constructions, \$176,704.68; et \$3,084.36 pour réparations.

BANQUE D'ÉPARGNES.

Durant l'année, on y a fait quelques légères réparations pour la somme de \$8.64. Dépense totale, construction, \$45,022.03; réparations, \$1,373.99.

SAINT STEPHEN—(SAINT-ETIENNE.)

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

A la session de 1886, la somme de \$10,000.00 fut votée pour l'achèvement de l'édifice public destiné aux services de la poste, de la douane, et autres, dont j'ai fait la description dans mon rapport de 1884-85. Le 21 septembre 1886, un contrat fut passé avec M. J. E. Fitzgerald pour un appareil de chauffage, moyennant la somme de \$1,290.00; durant l'exercice, l'édifice a été complété et est occupé. Dépense, \$8,025.41. Dépense totale, \$26,650.49.

SHIPPAGAN.

Le havre de Shippagan, dans le comté de Gloucester, se trouve à l'extrémité sud du détroit de Shippagan, bras de la baie des Chaleurs.

Au cours de la session de 1886, un crédit de \$1,200.00 fut affecté aux réparations du brise-lames, et durant l'année les travaux furent exécutés. Dépense totale, depuis la confédération, \$31,284.24.

SUSSEX.

Durant l'exercice, la somme de \$8.05 a été dépensée pour des réparations à l'édifice public. Dépense totale : pour construction, \$23,325.26 ; pour réparations, \$99.39.

TYNEMOUTH.

Tynemouth Creek, dans le comté de Saint-Jean, se trouve sur la côte nord de la baie de Fundy, 20 milles, à l'est de l'entrée du port de Saint-Jean.

Au cours de la session de 1886, une somme de \$1,000.00 fut votée pour réparer et renforcer les ouvrages de protection ; durant l'année les travaux furent exécutés. Dépense totale depuis la confédération, \$5,498.07.

UPPER SALMON (RIVIERE).

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

A la session de 1886, la somme de \$3,000.00 fut votée pour le prolongement du brise-lames commencé en 1883-84. Le 25 octobre 1886, un contrat fut passé avec MM. Wallace, Appleby & Appleby, pour la construction d'un prolongement de 245 pieds, moyennant la somme de \$4,570.00 ; à la fin de l'année fiscale les travaux étaient sur le point d'être achevés. Dépense, \$2,453.82. Dépense totale depuis la confédération, \$6,722.58.

WOODSTOCK.

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

Au cours de la session de 1886, un crédit de \$5,500.00 fut voté pour niveler et entourer d'une clôture, les terrains aux environs de l'édifice public ; la balance non dépensée du crédit de 1885-86, \$1,292.29 a été reportée, ce qui augmentait le montant disponible à \$6,792.29. Le 29 septembre 1886, un contrat à cette fin fut passé avec M. Hugh Hay, pour la somme de \$3,625.00 ; il a exécuté les travaux durant l'année. Dépense, \$5,397.51. Dépense totale pour construction, \$36,874.42 ; pour réparations, \$216.42.

PROVINCE DE QUÉBEC.

ANSE-A-L'EAU.

L'Anse-à-l'Eau, situé sur le côté nord-est de la rivière Saguenay, dans le comté de Chicoutimi, environ 2 milles en amont de Tadoussac.

Durant l'année fiscale on a fait quelques réparations au tablier et au plan incliné du quai, construit il y a quelques années, pour les besoins des bateaux à vapeur qui voyagent entre Québec et Chicoutimi. Dépense totale sur ce quai, \$1,011.19.

ANSE SAINT-JEAN.

L'Anse Saint-Jean, dans le comté de Chicoutimi, se trouve sur la côte sud-ouest de la rivière Saguenay, 25 milles environ en amont de son embouchure.

Durant l'exercice, on a dépensé la somme de \$365.28 pour la construction d'un plan incliné mobile, d'un hangar ouvert de 40 + 28 pieds, et pour renouveler une partie du tablier. Dépense totale depuis la confédération, \$7,658.28.

BAIE SAINT-PAUL.

La Baie Saint-Paul, dans le comté de Charlevoix, se trouve sur la côte nord du Saint-Laurent, 60 milles en aval de Québec.

Au cours de la session de 1886, la somme de \$5,000.00 fut votée pour améliorer davantage la jetée du Cap-aux-Corbeaux, et durant l'année on construisit une culée pour raccorder l'extrémité intérieure de la jetée avec le chemin fait par la municipalité. Dépense, \$1,170.60. Dépense totale depuis la confédération, \$62,996.25, dont \$37,186.47 pour la jetée du Cap-aux-Corbeaux, et \$25,809.78 pour la pile isolée.

BARACHOIS DE LA MALBAIE.

Barachois de la Malbaie se trouve dans le comté de Gaspé, sur la côte nord de la baie des Chaleurs, à mi-chemin entre Percé et la Pointe Saint-Pierre.

A la session de 1886, un crédit de \$1,300.00 fut voté pour améliorer l'entrée de la rivière, à cet endroit, ainsi que la rivière Newport, et la balance non

dépensée du crédit de 1885-86, \$772.75 a été reportée. Les travaux commencés pour enlever les obstacles qui rendaient la navigation du chenal dangereuse, et dont il était question dans le rapport de 1883-84, ont été repris au cours de l'exercice ; on a aussi enlevé beaucoup de roc, mais il en reste encore considérablement. Dépense \$470.45. Dépense totale depuis la confédération, \$2,014.43.

BEAUPORT.

Beauport dans le comté de Québec, est situé sur la côte nord du Saint-Laurent, à quelques milles plus bas que la cité de Québec.

A la session de 1886, un crédit de \$500.00 fut voté pour la construction d'un petit quai à l'embouchure de la rivière, afin de faciliter l'embarquement de la pierre ; mais jusqu'à la fin de l'exercice on n'avait pas fait de travaux, ni encouru aucune dépense.

BERTHIER (*EN BAS*).

Berthier (*en bas*) dans le comté de Bellechasse, se trouve sur le côté sud du Saint-Laurent, 24½ milles en aval de Québec.

Avec la balance non dépensée du crédit de 1885-86, on a complété les travaux dont il était question dans mon rapport de l'année dernière. Dépense \$500.00. Dépense totale depuis la confédération, \$30,848.54.

BERTHIER (*EN HAUT*).

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

A la session de 1886, une somme de \$2,000.00 fut votée pour la construction d'un brise-glace destiné à protéger les propriétés pendant le printemps ; le 7 octobre 1886, un contrat fut passé avec M. Dennis O'Brien, pour la somme de \$1,369.00. Les travaux ont été complétés en l'automne de 1886, et ont répondu à toutes les attentes. Dépense, \$1,611.04.

BIC.

Dans le comté de Rimouski, sur la côte sud du Saint-Laurent, 170 milles environ en bas de Québec.

Au cours de la session de 1886, un crédit de \$750.00 fut affecté à l'achèvement du tablier de la jetée, dont il était question dans le rapport de l'année dernière, comme étant en progrès, et durant l'année fiscale les travaux ont été exécutés. Dépense, \$767.01. Dépense totale depuis la confédération, \$15,931.08.

CAP-A-L'AIGLE.

Cap-à-l'Aigle, dans le comté de Charlevoix, se trouve sur la côte nord du Saint-Laurent, environ 3 milles à l'est du village de la Malbaie.

Durant l'exercice, on a dépensé la somme de \$168.83 pour réparer le quai. Dépense totale depuis la confédération, \$3,710.08.

CASCADES.

Le quai des Cascades est situé sur la rivière Ottawa, dans le comté de Vaudreuil, 6 milles à l'est du village des Cèdres.

A la session de 1886, la somme de \$3,000.00 fut votée pour un quai; durant l'année fiscale on a construit un quai long de 100 pieds, large de 25 pieds, au prix de \$3,013.49.

LES CÈDRES.

Le village des Cèdres, dans le comté de Soulanges, se trouve sur la côte nord du Saint-Laurent, environ 30 milles à l'ouest de Montréal.

Durant l'année fiscale on a dépensé la somme de \$50.09 pour réparer le quai. Dépense totale depuis la confédération, \$3,820.95.

CHATEAU-RICHER.

Chateau-Richer, dans le comté de Montmorency, se trouve sur la côte nord du Saint-Laurent, 15 milles en bas de Québec.

Au cours de la session de 1886, un crédit de \$1,000.00 fut voté pour continuer l'enlèvement des cailloux, mentionnés dans le rapport de l'année dernière, et durant l'année une nouvelle partie de la grève entre la ligne de l'eau haute et celle de l'eau basse, a été débarrassée de cailloux. Dépense, \$1,052.04. Dépense totale depuis la confédération, \$6,043.17.

 CHICOUTIMI.

Chicoutimi, dans le comté du même nom, est situé sur la rive sud de la rivière Saguenay, à la tête de la navigation, et à 71½ milles de Tadoussac.

HÔPITAL DE MARINE.

Durant l'année fiscale, on a construit un chemin couvert de l'hôpital à la chaëlle, et l'on a fait des réparations générales à l'hôpital et aux dépendances. Dépense, \$1,525.61. Dépense totale pour construction, \$19,496.45 ; pour réparation, \$660.34.

JETÉE.

A la session de 1886, la somme de \$1,225.00 fut votée pour améliorer davantage la jetée, et durant l'année fiscale on a dépensé la somme de \$1,390.35 pour construire une rampe, peindre la salle d'attente, et faire des réparations générales. Dépense totale depuis la confédération, \$22,884.19.

 COATICOOK.

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

A la session de 1886, la somme de \$4,000 fut votée pour un édifice destiné aux services de la poste, de la douane, et autres. Le 23 décembre 1886, on acheta un emplacement au coin des rues Main et Cutting, contenant 7,500 pieds en superficie, de M. Lucius Kilburn, pour la somme de \$2,000.00, et à la fin de l'année fiscale, on était à préparer les plans de cet édifice. Dépense, \$2,132.66.

 DUNDEE.

Dundee, dans le comté d'Huntingdon, est situé sur la rivière Salmon, à 10 milles de Summertown et 70 milles au sud-ouest de Montréal.

Au cours de la session de 1886, la somme de \$500.00 fut votée pour réparer la douane, maison de bois, construite en 1846-47 ; et durant l'année fiscale, on a dépensé \$954.94 en réparations. Dépense totale depuis la confédération, \$1,352.83 pour réparations.

DITCHFIELD.

Des crédits de \$1,200.00 et de \$1,113.02 votés aux sessions de 1886 et 1887, pour des jetées sur le lac Mégantic, on a dépensé la somme de \$1,484.75 pour construire une petite jetée à Ditchfield.

DÉBARCADERE DE DOUCET.

Le débarcadère de Doucet, dans le comté de Nicolet, se trouve sur la côte sud du Saint-Laurent, vis-à-vis la cité des Trois-Rivières.

A la session de 1886, la somme de \$2,000 fut votée pour creuser autour du quai, où il s'était formé des atterrissements, et durant l'année fiscale on enleva 6,500 verges cubes de boue, moyennant une dépense de \$1,826.53.

ETANG-DU-NORD.

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

Au cours de la session de 1886, un crédit de \$7,000 fut voté pour la continuation des travaux, qui lors des rapports antérieurs, avaient été commencés à l'île aux Goëlands et la balance non dépensée du crédit de 1885-86, \$3,399.71 a été reportée; pendant l'exercice, une autre longueur de 200 pieds du brise-lames était complétée et l'on avait construit un autre encaissement long de 100 pieds, large de 32 pieds, haut de 18 pieds qui était prêt à l'immersion. Dépense, \$9,906.13. Dépense totale, \$54,484.83.

FATHER POINT—(POINTE-AU-PÈRE.)

La Pointe-au-Père, dans le comté de Rimouski, est située sur la rive sud du Saint-Laurent, à environ $6\frac{1}{2}$ milles du village de Rimouski.

A la session de 1887, la somme de \$2,500 fut votée pour couvrir les frais d'une exploration faite en 1886, sur demande des commissaires du havre de Québec, et d'autres, en vue de l'établissement d'un havre de refuge à cet endroit. D'après l'examen, il faudrait une jetée longue de 1,050 pieds pour atteindre une profondeur de 20 pieds, à l'eau basse, et l'ingénieur estime le coût de l'ouvrage à \$140,000. Dépense de l'exploration, \$2,501.69.

GATINEAU, (POINTE).

La Pointe Gatineau, dans le comté d'Ottawa, est située au confluent des rivières Gatineau et Ottawa, à environ 2 milles en aval de la ville d'Ottawa.

On a réparé durant l'année fiscale, le bordage et les défenses du quai, au prix de \$216.14. Dépense totale depuis la confédération, \$4,066.98.

GRANDES-BERGERONNES.

Les Grandes-Bergeronnes, dans le comté de Saguenay, sont situées sur la rive nord du Saint-Laurent, à 14 milles de Tadoussac.

On a commencé à débarrasser le chenal de la rivière des rochers qui l'obstruaient; on en a enlevé une longueur de 1,000 pieds sur une largeur de 40 pieds, moyennant une dépense de \$250.01. Il reste à peu près un mille du cours de la rivière à améliorer.

GRAND-PABOS.

Grand-Pabos, dans le comté de Gaspé, se trouve sur la côte nord de la baie des Chaleurs, environ 30 milles de Percé.

A la session de 1886, la somme de \$1,000 fut votée pour l'amélioration du havre. L'enlèvement des gros rochers qui y formaient des obstructions, par les explosibles, fut commencé en juillet 1886 et discontinué en août, après qu'on eut enlevé 173 tonnes de roc, au coût de \$762.14.

GROSSE-ILE.

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

A la session de 1886, un crédit de \$8,000 fut voté pour la réparation des édifices de la quarantaine. Le 10 août et le 11 octobre 1886 des contrats furent passés avec M. George Beaucage pour les réparations générales de ces bâtisses, pour la somme de \$6,900.00, et durant l'année fiscale les travaux furent exécutés. Dépense, \$7,468.82. Dépense totale depuis la confédération, \$77,695.66.

HAVRES ET RIVIÈRES EN GÉNÉRAL.

Au cours de la session de 1886, un crédit de \$10,000.00 fut voté pour réparations, etc., dans les ports et rivières de la province de Québec, et la balance de \$535.28 restant du crédit de 1885-86 a été reportée, et à la session de 1887, un autre crédit de \$4,340.00 fut voté, de sorte que le montant total disponible, était de \$14,875.28, dont la somme de \$11,736.12 fut dépensée durant l'exercice.

HULL.

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

BUREAU DE POSTE (NOUVEAU.)

Immédiatement après l'incendie de l'ancien bureau de poste, le 8 mai 1886, on commença l'enlèvement des débris et l'on se prépara à rebâtir sur le même terrain; et le parlement ayant, à la session de 1886, voté un crédit de \$22,000.00 à cette fin, un contrat fut passé avec MM. Stewart et McCullough pour reconstruire l'édifice, pour la somme de \$15,450.00. Le 4 février 1887 un contrat fut passé avec MM. Garth et Cie pour un appareil de chauffage, pour une somme de \$1,047.00, et le 3 mai 1887 un contrat pour des fournitures fut passé avec M. Stuart pour la somme de \$2,200. L'édifice est de pierre à deux étages et demi de hauteur, les parquets et la toiture sont de bois, cette dernière étant couverte d'ardoise. Le corps principal mesure 53 x 37 pieds, possède deux porches de pierre, une tour de pierre pour horloge à l'extrémité ouest et un appentis de pierre de 32 x 20 en arrière. Le rez-de-chaussée du corps principal est occupé par le bureau de poste, l'appentis par le bureau des poids et mesures et l'étage supérieur sert de résidence au maître de poste. Les travaux du nouvel édifice ont été poursuivis avec activité et il était presque terminé à la clôture de l'exercice; depuis lors, on a posé les garnitures et il est occupé. Dépense, \$20,681.80. Dépense totale pour le nouvel édifice, \$26,442.27.

BUREAU DE POSTE (TEMPORAIRE).

On a dépensé la somme de \$465.02 pour garnir un bureau temporaire durant la reconstruction du Bureau de Poste.

ILE-PERROT.

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

A la session de 1886, un crédit de \$6,000.00 fut affecté à la construction d'un quai, et le 20 avril 1887, un contrat fut passé avec M. D. O'Brien, pour une pile isolée à encaissements, pour la somme de \$4,065.00; les travaux furent commencés peu de temps avant la clôture de l'exercice et ont été complétés pendant l'automne de la même année. Dépense \$383.51.

KAMOURASKA.

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

A la session de 1886, la somme de \$3,000.00 fut votée pour le prolongement de la jetée achetée de Dame L. E. Taché, le 21 janvier 1887, pour la somme de \$1,000.00; un prolongement de 100 pieds était commencé mais n'était pas achevé lors de la clôture de l'exercice. Dépense, \$3,279.93.

LANORAIE.

Lanoraie se trouve dans le comté de Berthier, sur la rive nord du Saint-Laurent, 46 milles environ au nord-est de Montréal.

A la session 1886, un crédit de \$3,000.00 fut voté pour relier au rivage la pile isolée bâtie en 1884. Un autre crédit de \$3,400.00 fut accordé à la session de 1887, et la balance non dépensée du crédit de 1885-86, \$340.40, a été reportée, de sorte que le montant total disponible était de \$6,740.40. Durant l'année, une approche de 240 pieds de longueur reliant la pile au rivage, a été construite. Dépense, \$1,726.76. Dépense totale, \$11,908.37.

LAPRAIRIE.

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

A la session de 1887, la somme de \$6,660.00 fut votée pour la construction de deux brise-glace pour prévenir les dommages à la propriété durant la débâcle de la glace, au printemps. Les brise-glace ont été construits et ont déjà donné grande satisfaction. Dépense, \$6,736.19. Le dragueur "Queen" commença de travailler sur une batture entre l'ancien et le nouveau chenal, le 26 mai 1887, et y travaillait encore à la fin de l'année fiscale, alors qu'il avait enlevé 3,316 verges cubes d'argile et de pierre, au coût de \$1,257.72. Dépense totale depuis la confédération, \$19,277.95.

LES EBOULEMENTS.

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

Durant l'année fiscale on a réparé les pièces de parement et les longerons du tablier de la jetée, ainsi que le tablier à certains endroits, moyennant une dépense de \$597.11. Dépense totale depuis la confédération, \$18,994.63.

LEVIS.

Lévis, chef-lieu du comté du même nom, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent tout à fait en face de Québec.

Au cours de la session de 1887, un crédit de \$751,50 fut affecté au paiement du compte de Charles Veilleux pour ouvrage fait au quai en rapport avec l'édifice des émigrés, brûlé en 1884, et durant l'année le compte a été payé.

LONGUEUIL.

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

A la session de 1886, la somme de \$10,000.00 fut votée pour la construction d'une jetée. Le 6 novembre 1886, un contrat fut passé avec M. J. Burns, pour la somme de \$7,390.00, et l'ouvrage était en progrès à la clôture de l'exercice. Dépense, \$2,160.24.

MALBAIE.

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

La somme de \$54.65 fut dépensée pour des réparation, à la rampe mobile du quai. Dépense totale depuis la confédération, \$20,634.25.

MATANE.

Matane est situé sur la côte sud du Saint-Laurent, à environ 240 milles en aval de Québec, dans le comté de Rimouski.

Au cours de la session de 1886, un crédit de \$500.00 fut voté pour continuer le brise-lames sur le côté est du havre, et durant l'année on a poursuivi les travaux. Dépense, \$500.21. Dépense depuis la confédération, \$23,179.91.

MONTREAL.

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

ARSENAUX.

A la session de 1886, un crédit de \$45,000.00 fut voté pour continuer les travaux des deux arsenaux adjoignant la halle des exercices militaires décrits dans le rapport de l'année dernière. A la fin de l'année fiscale les édifices étaient terminés et l'on espérait qu'ils seraient occupés sous peu. Dépense, \$16,496.70. Dépense totale des arsenaux \$104,496.70.

DOUANE.

Les dommages causés par l'inondation de 1886, furent ragrésés durant l'année fiscale, et l'on fit des réparations et un nettoyage général. Dépense, \$1,838.95. Dépense totale, pour construction, \$239,007.50 ; pour réparations, \$54,813.98.

HALLE DES EXERCICES MILITAIRES.

On dépensa en réparations la légère somme de \$71.83. Le 22 décembre 1885, un contrat fut passé avec M. E. Chanteloup, pour un appareil de chauffage, pour la somme de \$9,400.00, mais à la clôture de l'exercice, les travaux n'étaient pas encore commencés. Dépense totale, pour construction, \$110,001.14 ; pour réparations, \$71.83.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

Durant l'année fiscale on a dépensé la somme de \$930.23 pour remédier aux dommages causés par l'inondation, et à augmenter les garnitures dans chaque branche. Dépense totale, pour construction, \$337,640.09 ; pour réparations, \$18,294.91.

ÉDIFICE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

On a dépensé durant l'exercice, la somme de \$924 99 pour remédier aux dégâts causés par l'inondation. Dépense totale sur cet édifice, \$49,603.87 pour construction, et \$3,971.00 pour réparations.

BUREAU DE POSTE.

A la session de 1886, la somme de \$5,500.00 fut votée pour réparer cet édifice, et y faire les changements nécessaires, et durant l'année fiscale des changements ont été faits dans le bureau des mandats d'argent et dans le bureau de poste, et l'on a fait des réparations générales. Dépense durant l'année, \$6,163.02 pour construction, et \$990.65 pour réparations. Dépense totale sur cet édifice, \$529,210.91 pour construction, et \$10,669.99 pour réparations.

NEW-CARLISLE.

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

A la session de 1886, la somme de \$12,000.00 a été votée dans le but de prolonger la jetée de cette localité; les travaux furent vigoureusement poussés pendant l'année fiscale, mais ils ne sont pas encore terminés. Dépenses, \$11,460.77. Dépenses totales à cet endroit depuis la confédération, \$44,578.76.

NEWPORT (RIVIERE).

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

A la session de 1886, la somme de \$1,300.00 a été votée pour améliorer l'embouchure de la rivière, et la balance restée du crédit de 1885-86, \$772.75, a été reportée. Dans le cours de l'exercice, deux piles de protection furent construites, une chaque côté du chenal, pour l'empêcher de se remplir de sable durant les fortes tempêtes. Dépense, \$2,101.78. Dépenses totales, \$2,778.79.

PERCÉ.

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

A la session de 1886, la somme de \$7,000.00 a été votée pour la construction d'une jetée de 200 pieds de longueur et ayant une profondeur de 12 pieds à l'eau basse, pour la commodité des vapeurs qui font escale à ce port. Les quantités ad-

ditionnelles de bois requises et dont il était question dans le rapport de l'année dernière, ont été fournies; le 14 février 1887, un contrat fut passé avec M. A. Lortie pour la construction du quai, pour la somme de \$12,500.00. Dépense, \$2,705.92. Dépense totale, \$6,497.07.

PORT DANIEL.

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

A la session de 1886, la somme de \$6,000.00 fut votée pour la construction d'un débarcadère. Le 14 février 1887, un contrat fut passé avec M. A. Lortie, pour la somme de \$18,875.00 et les travaux étaient en progrès à la fin de l'année fiscale; ils ont été terminés depuis. Dépense durant l'année, \$285.29.

QUEBEC.

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

BÂTIMENTS DE LA CITADELLE.

Dans le cours de l'exercice, la somme de \$1,493.11 a été payée pour réparations, changements, meubles, etc., pour les quartiers de Son Excellence le gouverneur général. Dépenses totales depuis la confédération: construction, \$6,428.00; réparations, \$73,534.83.

ROCHER DE LA CITADELLE.

Durant l'année fiscale, on dépensa la somme de \$5,320.90 pour enlever une certaine quantité de schiste détaché, qui pouvait causer des dommages à la propriété sur la rue Champlain, et causer des pertes de vie. Dépense totale, \$48,577.75.

BUREAU DU COMMIS DES TRAVAUX.

La somme de \$536.03 a été dépensée pour réparations pendant l'exercice.

BUREAU DES MESUREURS DE BOIS.

L'appareil de chauffage à l'eau chaude mentionné dans le rapport de l'année dernière, comme étant en voie de construction, a été complété. Dépense, \$1,181.53. Dépense totale depuis la confédération, \$5,183.09.

DOUANE.

Pendant la session de 1886, la somme de \$1,500.00 a été votée pour continuer les travaux de modifications de l'appareil de chauffage, mentionné dans le rapport de l'année dernière comme étant en progrès; la balance non dépensée du crédit de 1885-86, \$4,671.29 a été reportée, et à la session de 1887 une autre somme de \$900 fut votée, de sorte que le montant total disponible était de \$7,071.29. Le 21 juillet 1886, un contrat fut passé avec M. A. Mulholand pour modifier l'appareil de chauffage, pour la somme de \$641.00 et durant l'année fiscale ces modifications ont été exécutées ainsi que des réparations. Dépense, \$4,342.20 pour construction, et \$465.48 pour réparations. Dépense totale sur cet édifice, \$312,659.12 pour construction, et \$22,125.28 pour réparations.

QUAI DE LA DOUANE.

Les réparations mentionnées dans le rapport de l'année dernière ont été complétées au coût de \$567.83.

SALLE D'EXERCICE.

Durant la session de 1886, la somme de \$22,000.00 a été votée pour terminer cet édifice dont on trouvera une description détaillée dans mon rapport de 1883-84, et à la clôture de l'exercice, l'édifice était presque achevé. Dépense durant l'année, \$15,962.62. Dépense totale sur cet édifice, \$79,644.59.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

Avec la balance non dépensée du crédit de 1885-86, reportée, on a terminé l'installation de l'ascenseur et de l'appareil de chauffage à la vapeur, mentionnés dans le rapport de l'année dernière comme étant en progrès. Dépense, \$6,571.58. Dépense totale sur cet édifice, \$75,212.53 pour construction, et \$146.15 pour réparations.

DÉPÔT DES IMMIGRANTS.

A la session de 1885, la somme de \$15,500.00 fut votée pour compléter l'édifice des immigrants, mentionné dans le rapport de l'année dernière, comme étant sous contrat, et pour construire un autre édifice sur le terre-plein de la Princesse-Louise. La première bâtisse fut terminée au commencement de l'année fiscale. Le 14 janvier 1887, un contrat fut passé avec M. A. Lortie, pour le nouvel édifice, pour la somme de \$21,200.00, et à la clôture de l'exercice les travaux étaient poussés avec vigueur. Le nouvel édifice a la forme d'un L, composé d'un corps principal de 320 pieds de longueur, et d'une aile de 110 pieds, tous deux ayant une largeur de 32 pieds, outre les verandahs qui ont 10 pieds de large et qui font tout le tour de l'édifice. L'édifice principal est composé d'une partie à un étage de 88 pieds de long, destiné aux bureaux, et d'une autre partie à deux étages, de 232 pieds de long, pour une salle d'attente, en bas, et des dortoirs dans le haut; l'aile de 110 pieds servira de salle à manger, de cuisine et de bains. Dépense durant l'année fiscale, \$12,617.03. Dépense totale sur les deux édifices, \$20,807.34.

HÔPITAL DE LA MARINE.

On a complété les réparations mentionnées dans le rapport de l'année dernière comme étant en progrès. Dépense, \$403.98 pour construction, et \$1,853.15 pour réparations. Dépense totale sur cet édifice, \$168,931.27 pour construction, et \$14,839.93 pour réparations.

OBSERVATOIRE.

Le 16 septembre 1886, un contrat fut adjugé à M. G. T. Philipps pour un appareil de chauffage, au prix de \$715, et durant l'année fiscale les travaux ont été exécutés et des réparations considérables ont été faites à la bâtisse en dedans et en dehors. Dépense, \$2,623.10. Dépense totale sur cet édifice depuis la confédération, \$10,051.76 pour construction, et \$2,778.80 pour réparations.

BUREAU DE POSTE.

On a complété les réparations mentionnées dans le rapport de l'année dernière. Le 25 novembre 1886, un contrat fut passé avec M. J. Perry, pour changements dans les garnitures des bureaux de mandats d'argent, de la caisse d'économie, et des lettres enregistrées, pour la somme de \$600, et durant l'année fiscale les changements ont été faits. Dépense, \$1,190.92. Dépense totale sur cet édifice depuis la confédération, \$95,648.24 pour construction, et \$20,375.71 pour réparations.

QUAI DE LA REINE.

Durant l'année fiscale on a complété les travaux de reconstruction de la façade du quai dont il a été question dans les rapports précédents. Dépense, \$4,153.94. Dépense totale depuis la confédération, \$17,363.91.

BATIMENTS DU QUAI DE LA REINE.

Durant l'année fiscale on a dépensé la somme de \$1,500.77 pour réparer ces bâtiments.

RIVIÈRE A LA GRAISSE (RIGAUD).

Cette rivière traverse le comté de Vaudreuil et va se jeter dans la rivière des Outaouais, du côté sud, à environ 45 milles en amont de Montréal. La ville de Rigaud est située à environ trois milles de l'embouchure de la rivière.

L'approfondissement du chenal mentionné dans le rapport de l'année dernière, a été continué par le dragueur "Queen of Canada" qui y travailla depuis le commencement de l'année fiscale jusqu'au 9 avril, 1886, et enleva 6,834 verges cubes d'argile et de sable, et compléta le chenal aussi bien qu'un bassin pour permettre aux bateaux de virer de bord. Dépense, \$2,022.83. Dépense totale depuis la confédération, \$14,954.46.

 RIVIERE BLANCHE.

La rivière Blanche traverse le comté de Rimouski et se jette dans le Saint-Laurent, du côté sud, à 9 milles en amont de Matane et à environ 25 milles à l'est de Métis.

A la session de 1886, un crédit de \$2,000 fut affecté aux réparations de la jetée, et durant l'année fiscale, l'on a ajouté une pile de 50 x 30 pieds au bout de la jetée vers le large et l'ouvrage a été généralement réparé et renforcé. Dépense, \$2,139.26. Dépense depuis la confédération, \$14,820.32.

 RIVIÈRE BRAS SAINT-NICOLAS.

Cette rivière est située dans le comté de Montmagny et se déverse dans la rivière du Sud, à la ville de Saint-Thomas de Montmagny, 35 milles en bas de Québec.

Pendant la session de 1886, la somme de \$1,200 fut votée pour améliorer cette rivière; durant l'année cette somme a été dépensée pour enlever du lit de la rivière les roches sous le pont et en haut du pont du chemin de fer Intercolonial et aussi pour faire sauter les roches en bas du pont, de sorte que le cours de l'eau n'a plus d'obstacles et les inondations périodiques des terres en amont du pont n'auront plus lieu. Dépense totale depuis la confédération, \$2,420.56.

 RIVIÈRE DES PRAIRIES.

C'est une des embouchures de la rivière Ottawa; elle fait partie de la ligne de démarcation entre l'île de Montréal et le comté de Laval.

Durant l'année fiscale, on a dépensé la somme de \$336.38 pour enlever les roches des rapides à environ 2 milles au-dessus du village du Saut-au-Récollet, pour faciliter la descente du bois.

 RIVIERE DU LIÈVRE.

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

A la session de 1886, un crédit de \$10,000.00 fut de nouveau voté pour continuer les travaux d'amélioration de la navigation de la rivière, que j'ai dit être en

progrès, dans le rapport de l'année dernière, et le 29 décembre 1886, un contrat fut passé, pour la construction d'une écluse et d'un barrage aux Petits-Rapides, avec MM. Thomson et Poupore, mais à la clôture de l'exercice on n'avait pas encore commencé les travaux. Depuis lors, ces travaux ont été poussés avec vigueur. Dépense durant l'année fiscale, \$2,029.56. Dépense totale depuis la confédération, \$22,070.44.

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

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

JETÉE.

Avec la balance disponible du crédit de 1885-86, qui a été reportée, on a réparé le tablier et le garde-fou, construit une salle d'attente et un hangar à fret à la tête de la jetée. Dépense, \$3,169.76. Le chenal de la rivière a été creusé et quelques roches en ont été enlevées. Dépense, \$1,306.02. Dépense totale depuis la confédération, \$55,002.29.

ÉDIFICES PUBLICS.

A la session de 1886, la somme de \$4,000.00 fut votée pour un édifice public destiné aux services de la poste, de la douane, et d'autres; mais à la fin de l'exercice on n'avait pas encore obtenu de terrain et l'on n'avait fait aucune dépense.

RIVIÈRE-DU-LOUP (EN HAUT).

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

Le dragueur "Queen" fut engagé du 16 septembre au 23 octobre 1886, à creuser un chenal, à travers la batture, à l'embouchure de la rivière jusqu'à une profondeur de 6 pieds; il enleva 6,424 verges cubes d'argile, de sable et de vase, à raison de \$1,749.07. Dépense totale depuis la confédération, \$3,749.07.

RIVIERE NICOLET.

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

A la session de 1886, la somme de \$9,000.00 fut votée pour continuer les tra-

vaux de protection et durant septembre et octobre 1886, on a enfoncé et complété une longueur de 560 pieds de pilotis et de charpente avec le lest nécessaire, mais sans glacis de protection en pierre, moyennant une dépense de \$6,778.32. Dépense totale depuis la confédération \$76,814.54.

RIVIÈRE OTTAWA.

La rivière Ottawa coule du lac Témiscamingue et se jette dans le Saint-Laurent en bas de Sainte-Anne de Bellevue, et sur la plus grande partie de son cours elle constitue la ligne frontière entre Ontario et Québec.

Durant l'année fiscale la somme de \$1,206.10 fut dépensée pour du dragage en amont de Pembroke.

RIVIÈRE OUELLE.

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

Une somme supplémentaire de \$3,000.00 a été votée, à la session de 1886, pour continuer les réparations à la jetée de la Pointe-aux-Orignaux, et dans le cours de l'exercice une longueur de 759 pieds a été bordée en bois dur pour la protéger contre les glaces. On a enlevé un certain nombre de roches du chenal de la rivière. Dépenses, \$3,609.83. Dépenses totales depuis la confédération pour cette jetée, \$28,704.67.

RIVIÈRE RICHELIEU.

La rivière Richelieu coule du lac Champlain au Saint-Laurent, longue d'environ 80 milles; elle traverse les comtés de Saint-Jean, Iberville, Chambly, Verchères, Saint-Hyacinthe et Richelieu.

Le 21 mai 1887, le dragueur "Nipissing" commença de travailler à Saint-Antoine, pour creuser les battures jusqu'à une profondeur, de 9 pieds à l'eau basse, et il était encore en opération, à la clôture de l'exercice, alors qu'il avait enlevé 6,450 verges cubes de tuf dur, de cailloux, d'argile et de pierre, entraînant une dépense de \$1,118.95. Dépense totale depuis la confédération, \$53,824.09.

RIVIÈRE RIMOUSKI.

La rivière Rimouski, dans le comté du même nom, se jette dans le Saint-Laurent, du côté sud, à environ 180 milles en aval de Québec.

A la session de 1886, une somme de \$1,000.00 fut votée pour continuer l'enlèvement des cailloux du chenal de la rivière, dont il était question dans le rapport de l'année dernière, et durant l'année fiscale, on a continué ces travaux. Dépense totale depuis la confédération, \$8,894.59.

RIVIERE SAGUENAY.

La rivière Saguenay prend sa source dans le lac Saint-Jean, traverse les comtés de Chicoutimi et Saguenay, et se jette dans le Saint-Laurent à Tadoussac.

CHENAL EN AVAL DE CHICOUTIMI.

Un crédit de \$5,000.00 ayant été voté à la session de 1886 pour continuer l'amélioration du chenal, ces travaux furent repris et poussés vigoureusement. Dépense, \$4,799.31. Dépense totale, \$35,991.82.

LA GRANDE DÉCHARGE.

A la session de 1886, la somme de \$5,000.00 fut votée pour continuer l'élargissement de ce débouché, le plus grand des deux débouchés par lesquels le lac Saint-Jean se verse dans le Saguenay, dans le but d'augmenter la capacité du chenal et de permettre aux eaux du lac de s'écouler plus rapidement à l'époque des crûes. Durant l'année fiscale on a creusé une tranchée de 1500 pieds de long, large de 15 pieds, avec une profondeur moyenne de 6½ pieds. Dépense, \$4,787.60. Dépense totale, \$19,425.53.

RIVIÈRE SAINTE-ANNE DE BEAUPRÉ.

Cette rivière traverse le comté de Montmorency et se jette dans le Saint-Laurent, du côté nord, à environ 22 milles en aval de Québec.

La somme de \$2,000.00 a été votée à la session de 1886 pour continuer les travaux mentionnés dans le rapport de l'an dernier comme étant en voie d'exécution, pour faciliter la descente du bois, et dans le cours de l'exercice ces travaux ont été exécutés. Dépenses, \$937.85. Dépenses totales depuis la confédération, \$4,850.71.

 RIVIERE SAINT-FRANÇOIS.

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

Un dragueur fut employé durant l'année fiscale à approfondir le chenal de l'embouchure et à percer la première batture en amont le moulin de Tourville. Dépenses, \$4,233.08. Dépenses totales depuis la confédération, \$31,671.34.

 FLEUVE SAINT-LAURENT.

 LEVAGE DE CHAINES, ETC.

A la session de 1886, un crédit de \$5,000.00 a été voté pour continuer d'enlever les chaînes, les ancres, etc., dans le port de Québec. Pendant l'été de 1886 le bateau de levage a été employé à enlever les cailloux au "Fly Bank" en amont de la ville de Québec; après septembre il continua de travailler sous la direction des commissaires du havre de Québec. Dépenses, \$4,791.82. Dépenses totales pour ces travaux, \$126,170.43, y compris le prix du bateau de levage (\$35,000.00).

 EXPLORATION HYDROGRAPHIQUE.

Pendant la session de 1887, on vota la somme de \$3,000.00 afin que l'on continuât l'exploration hydrographique commencée en 1881-82; durant l'exercice on a fait quelques travaux préliminaires. Dépense \$2,761.03. Dépense totale \$10,279.10

 RIVIERE SAINT-LOUIS.

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

Avec la balance disponible du crédit de 1885-86, qui a été reportée, on a fait quelques réparations aux portes à l'entrée du coursier d'alimentation, et pour faciliter l'écoulement des eaux, durant les crûes, on a fait le barrage du moulin de Symon, à St-Louis de Gonzague, à 10 milles de l'embouchure. Dépense, \$1,608.37. Dépense totale, \$20,195.32.

RIVIÈRE SAINT-AURICE.

Cette rivière prend sa source près de la hauteur des terres qui divise la province de Québec des territoires du Nord-Ouest, et après avoir suivi un cours d'environ 450 milles à travers les comtés de Champlain et de Saint-Maurice, elle tombe dans le fleuve Saint-Laurent aux Trois-Rivières.

Du 5 juillet au 26 août 1886, un dragueur creusa dans l'embouchure à l'ouest un chenal large de 60 pieds et profond de 6 pieds à l'eau basse extrême jusqu'au pont du Saint-Maurice. Dépenses, \$4,091.99.

RIVIÈRE VERTE.

La rivière Verte, dans le comté de Témiscouata, se jette dans le Saint-Laurent sur la côte sud, à 9 milles environ de la Rivière-du-Loup (en bas.)

Pendant la session de 1886, un crédit de \$1,000.00 fut accordé pour améliorer la navigation de cette rivière et durant l'année fiscale on a débarrassé le lit de la rivière des cailloux qu'il y avait. Dépenses, \$1,003.48.

RIVIERE YAMASKA.

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

A la session de 1886, un crédit de \$7,000.00 fut voté pour continuer les travaux mentionnés dans le rapport de l'an dernier comme étant en progrès. Durant la session de 1887, un autre crédit de \$7,000.00 fut voté, et la balance disponible du crédit de 1885-86, \$11,036.10, fut reportée, de sorte que le montant total disponible était de \$25,036.30. Pendant l'exercice, on a creusé un chenal profond de 5½ pieds, à travers les battures qui obstruaient la rivière. La culée ouest du barrage a été exhaussée d'une assise de piéces, et l'aile de protection supérieure de l'est, a été prolongée de 60 pieds. Dépense durant l'année, \$26,219.09. Dépense totale depuis la confédération, \$113,684.52.

SAINTE-AGNES.

Sainte-Agnès, (autrefois Morinville) est à l'embouchure de la rivière Chaudière, qui se jette dans le lac Mégantic, dans le comté de Beauce, à 69 milles de Sherbrooke.

Durant l'exercice, on a dépensé la somme de \$59,00 pour réparer la jetée construite par le ministère en 1882-83. Dépense totale depuis la confédération, \$6,039.28.

SAINTE-ANNE DE BELLEVUE.

Dans le comté de Jacques-Cartier, près du confluent de la rivière Ottawa et du Saint-Laurent, 21 milles à l'ouest de Montréal, par le chemin de fer du Grand-Tronc.

Durant l'année fiscale on a fait les changements nécessaires à la jetée récemment construite par le ministère. Dépense, \$736.29. Le dragueur "Queen" fut en opération du 29 octobre au 10 novembre 1886, pour obtenir une profondeur de 9 pieds, près du quai, et enleva 861 verges cubes de cailloux, d'argile, de gravier et de pierre, au coût de \$554.36. Dépense totale depuis la confédération, \$7,473.84.

SAINTE-ANNE DE LA POCATIÈRE.

Sainte-Anne de la Pocatière est située sur la rive sud du Saint-Laurent, 70 milles en aval de Québec, dans le comté de Kamouraska.

A la session de 1886, la somme de \$2,000.00 a été votée dans le but de continuer les travaux exécutés à la jetée et mentionnés dans le rapport de l'an dernier comme étant en voie de construction; et à la fin de l'exercice il restait peu à faire pour compléter l'ouvrage. Dépenses, \$2,125.07. Dépenses totales, \$9,893.15.

SAINTE-ANNE DE RESTIGOUCHE.

Sainte-Anne de la Restigouche, dans le comté de Bonaventure, se trouve sur la rivière Restigouche, 1 mille de Cross-Point.

A la session de 1886, un crédit de \$750.00 fut affecté aux réparations de la mission sauvage, et durant l'année les réparations ont été faites entraînant une dépense de \$745.70.

SAINTE-ANNE DE SOREL.

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

A la session de 1886, la somme de \$1,200.00 a été votée dans le but de construire un brise-glace additionnel à cet endroit ; et dans le cours de l'exercice, une autre pile, n^o 6, a été construite entre les Nos. 4 et 5, afin d'offrir plus de protection contre la débâcle du printemps. Dépense durant l'année, \$336.66. Dépense totale sur les brise-glace à cet endroit et le long du chenal du Moine, \$8,836.60.

SAINT-ALPHONSE DE BAGOTVILLE.

Saint-Alphonse de Bagotville, se trouve dans le comté de Chicoutimi, à la tête de la baie des Ha! Ha! rivière Saguenay.

Durant l'année fiscale, on a réparé quelques parties du tablier de la jetée, on a construit un hangar à fret de 50 x 30 pieds et une salle d'attente de 24 x 18 pieds. Dépense, \$1,263.47. Dépense totale depuis la confédération, \$24,025.76.

SAINTE-FAMILLE.

Sainte-Famille, dans le comté de Montmorency, se trouve sur la côte nord de l'île d'Orléans, à 17 milles en aval de Québec.

Durant l'année fiscale on a réparé la jetée au prix de \$300.04. Dépense totale depuis la confédération, \$9,623.90.

SAINT-FRANÇOIS (ILE D'ORLÉANS).

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

A la session de 1886, la somme de \$1,000.00 fut votée pour continuer les travaux de la jetée mentionnée dans le rapport de l'année dernière comme étant en construction, et la balance non dépensée du crédit de 1885-86, \$432.70, a été reportée. Les matériaux nécessaires à l'achèvement de la jetée ont été achetés. Dépense, \$1,203.95. Dépense totale, 116,646.87.

SAINT-IRÉNÉE.

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

Le 2 septembre 1886, un contrat fut passé avec M. G. Lavoie pour transporter une pile de 80 pieds de long, 30 pieds de large et 18 pieds de hauteur, des Eboulements à cet endroit, pour la somme de \$2,911.00, et durant l'année fiscale les travaux ont été exécutés. Dépense, \$3,284.87.

SAINT-JEAN (ILE D'ORLÉANS).

Saint-Jean est situé sur le côté sud-est de l'île d'Orléans, dans le comté de Montmorency.

A la session de 1886, la somme de \$1,000.00 fut votée pour réparer le quai, et durant l'exercice les travaux ont été exécutés. Dépense, \$1,009.20. Dépense totale, depuis la confédération, \$16,424.12.

SAINT-JEAN.

Saint-Jean, chef-lieu du comté du même nom, est situé sur la rivière Richelieu, à 27 milles de Montréal par le chemin de fer.

EDIFICE PUBLIC.

Durant l'année fiscale, on a dépensé la somme de \$9.75 pour réparer cet édifice. Dépense totale depuis la confédération, \$16,224.21 pour construction, et \$392.85 pour réparations.

SAINT-JÉRÔME.

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

A la session de 1886, la somme de \$4,000.00 fut votée pour acheter un emplacement, pour un édifice public, destiné aux services de la poste, de la douane, et autres, et le 13 février 1887, le lot n° 219 du cadastre, sur la rue Principale, contenant un arpent, $8\frac{1}{2}$ perches, a été acheté de la Fabrique de Saint-Jérôme, pour cette somme. A la clôture de l'exercice, l'on était à préparer les plans de cet édifice et depuis on a demandé des soumissions. Dépense, \$4,052.50.

SAINT-LAURENT.

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

A la session de 1886, la somme de \$1,600.00 fut votée pour réparer le quai, et pendant la présente année l'on a dépensé la somme de \$1,304.67 à cette fin.

SAINT-MICHEL.

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

Durant l'année fiscale, on a dépensé la somme de \$815.44 pour compléter les réparations de la jetée dont il était question dans le rapport de l'année dernière. Dépense totale depuis la confédération, \$2,078.10.

SAINT-PLACIDE.

Saint-Placide, dans le comté des Deux-Montagnes, est situé sur la rive nord de l'Ottawa 18 milles environ, en amont de son confluent avec le Saint-Laurent.

A la session de 1886, un crédit de \$5,000.00 fut voté pour le dragage du port. Un dragueur y fut en opération du 15 juillet au 1er septembre pour élargir le bassin en avant et sur le côté du quai, pour faire un chenal venant de l'est, dont 800 pieds ont été complétés jusqu'à une profondeur de 10 pieds. Dépense, \$4,786.87. Dépense depuis la confédération, \$16,131.11.

SAINT-RÉGIS.

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

On a dépensé la petite somme de \$10.00 pour des réparations à la douane. Dépense totale depuis la confédération, \$226.75 pour réparations.

SAINT-THOMAS DE MONTMAGNY.

Saint-Thomas de Montmagny se trouve dans le comté de Montmagny, du côté sud du Saint-Laurent, 35 milles en aval de Québec.

Avec le crédit de \$2,000.00 voté à la session de 1886, on a continué l'enlèvement des cailloux autour de l'extrémité du quai, dont il était question dans le rapport de l'année dernière. Dépense, \$1,999.96. Dépense totale depuis la confédération, \$9,863.88.

SAINT-VINCENT-DE-PAUL.

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

A la session de 1886, une somme supplémentaire de \$19,500.00 a été votée pour la continuation des travaux exécutés au pénitencier et mentionnés dans le rapport de l'an dernier comme étant en progrès, et à la session de 1887, un autre crédit de \$16,525.00 fut voté. Durant l'année fiscale, on a complété la salle des gardiens, amélioré le mode d'éclairage des nouveaux ateliers, posé un appareil de chauffage à la vapeur, et fait d'autres travaux dont on trouvera une description détaillée dans l'annexe n° 2, pages 29-30. Le nombre de cellules était suffisant dans le nouveau dortoir pour y loger les condamnés, on a démolé les 138 cellules du dortoir de l'aile original, on y a posé un pavage de pierre, et on l'a converti en cuisine, lavoir et séchoir pour la prison. Dans la cuisine, on a posé un appareil de cuisson à la vapeur, effectuant par là une épargne considérable dans le combustible et le temps employé pour la cuisson au moyen des poêles. Le 11 août 1886, un contrat fut passé avec M. J. McDougall pour une chaudière à vapeur, pour la somme de \$935.00, et cette chaudière a été livrée. A l'exception de l'appareil de chauffage de la résidence du préfet, qui a été posé par M. E. Chanteloup, tous les travaux ont été exécutés par les prisonniers. Dépense durant l'année, \$35,028.37. Dépense totale depuis la confédération, \$332,484.58.

SAINT-ZOTIQUE.

Saint-Zotique, dans le comté de Soulanges, vers le pied du lac Saint-François, à 3 milles du Coteau-Landing.

La somme de \$1,000.00 a été votée, à la session de 1886, pour continuer les travaux de la jetée mentionnés dans le rapport de l'an dernier comme étant en voie

d'exécution, et durant l'année fiscale, on a construit une pile de 18 x 20 pieds, portant un hangar ayant les mêmes dimensions et l'on a fait des réparations générales à d'autres parties du quai. Deux des brise-glace ont été reconstruits à partir de la ligne de l'eau. Dépense, \$1,165.23. Dépense totale, \$12,914.94.

SHERBROOKE.

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

A la session de 1886, la somme de \$3,500.00 fut votée pour poser une horloge à l'édifice public. Le 26 juillet 1886, un contrat pour cette horloge fut passé avec M. R. J. Spearing pour la somme de \$1,130.00 et durant l'année l'horloge—qui est sonnante et garnie de quatre cadrans illuminés—a été montée dans une tourelle construite à cette fin sur l'un des pavillons des angles. Dépense durant l'année, \$3,557.26. Dépense totale, \$65,846.32 pour construction et \$50.40 pour réparations.

SOREL.

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

A la session de 1886, la somme de \$11,500.00 a été votée pour continuer la construction de l'édifice public devant servir à la poste et à divers autres bureaux, et dont une description détaillée se trouve dans le rapport de 1884-85, et la balance non dépensée du crédit de 1885-86, \$4,796.50 a été reportée. Le 22 juillet 1886, un contrat fut passé, avec M. George Beaucage, pour les murs, les clôtures et les trottoirs, moyennant la somme de \$3,069.00 et durant l'année fiscale l'édifice a été complété et occupé. Dépense durant l'année, \$15,973.70. Dépense totale, \$43,747.16.

TROIS-RIVIÈRES.

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

DOUANE.

A la session de 1886, un crédit de \$830.00 fut voté pour réparer cet édifice, et
 lxxviii [1887]

pendant la session de 1887, on vota une autre somme de \$2,200.00 pour les mêmes fins. Durant l'exercice on a réparé les murs, posé de nouveaux égouts, peinturé l'intérieur de l'édifice et réparé la toiture. Dépense, \$3,607.43. Dépense totale depuis la confédération, \$17,670.36, pour construction, et \$6,305.78 pour réparations.

BUREAU DE POSTE.

A la session de 1886, la somme de \$645.00 fut votée pour réparer l'édifice, et à la session de 1887, un autre crédit de \$800.00 fut voté. Durant l'année fiscale la somme de \$1,772.03 a été dépensée pour peindre l'intérieur de l'édifice, posé des châssis-doubles, etc.; dépense totale depuis la confédération, \$26,221.42 pour construction, et \$4,366.45 pour réparations.

TROIS-PISTOLES.

Trois-Pistoles se trouve dans le comté de Témiscouata, sur la rive sud du Saint-Laurent, 144 milles en aval de Québec, par la voie ferrée.

A la session de 1886, la somme de \$4,000.00 fut votée pour construire un brise-lames destiné à protéger la jetée construite par le ministère; durant l'année les travaux ont été commencés, mais non achevés. Dépense, \$4,359.56. Dépense totale depuis la confédération, \$7,657.46.

VALLEYFIELD.

La somme de \$107.10 fut dépensée pour réparer le bureau du percepteur du revenu de l'intérieur. Dépense totale, \$1,707.10.

VAUDREUIL.

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

Le dragueur *Queen* travailla du 10 août au 9 septembre 1886, pour continuer le chenal depuis l'eau profonde jusqu'au quai proppé, et il enleva 5,019 pieds cubes d'argile au coût de \$339.84. Dépense totale depuis la confédération, \$1,065.36.

 PROVINCE D'ONTARIO.

 AMHERSTBURG.

Amherstburg, dans le district électoral d'Essex-Sud, est situé sur la rivière Détroit, cinq milles en amont de l'endroit où elle se joint au lac Erié, et est le terminus ouest du chemin de fer Canada-Sud.

A la session de 1886, on a voté la somme de \$1,500.00 pour la continuation des travaux de l'édifice public, et durant l'année le montant de \$638.90 a été dépensé. Dépense totale sur cet édifice, pour construction, \$34,510.53, et pour réparations, \$23.76.

 BARRIE.

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

Au cours de la session de 1886, un crédit de \$1,500.00 fut affecté à la continuation des travaux de l'édifice public, dont on trouvera une description détaillée dans le rapport de 1884-85, et la balance non dépensée du crédit de 1885-86, \$1,587.64, a été reportée et ajoutée au crédit de \$955.65, voté à la session de 1887, ce qui faisait un montant total disponible de \$7,043.20. Durant l'exercice, l'édifice a été terminé, garni et occupé. Dépense, \$6,772.14. Dépense totale \$41,331.59 pour construction, et \$122.21 pour réparations.

 BAYFIELD.

Bayfield est dans le district électoral de Huron-Sud, sur la rive est du lac Huron, 12 milles au sud de Goderich.

Quelques légères réparations furent faites au quai, entraînant une dépense de \$150.00. Dépense totale depuis la confédération, \$68,199.37.

 BELLE-RIVIÈRE.

La Belle-Rivière traverse le comté d'Essex, et se jette dans le lac Sainte-Claire, à mi-chemin entre les embouchures des rivières Thames et Détroit.

La somme de \$196.50 fut dépensée pour des réparations nécessaires à la jetée de l'embouchure de la rivière. Dépense totale depuis la confédération, \$3,499.00.

BELLEVILLE.

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

HAVRE.

A la session de 1886, un crédit de \$10,000.00 fut voté pour creuser un chenal par où s'écouleraient les eaux de la rivière Moira, durant les crues.

Le 22 septembre 1886, un contrat fut passé avec M. C. A. Munson, pour le dragage; il travailla du 30 septembre au 30 novembre 1886, puis il suspendit les travaux pour la saison et ne les reprit pas jusqu'à la clôture de l'exercice. Dépense, \$1,755.51. Dépense totale pour le dragage depuis la confédération, \$35,614.17.

EDIFICE PUBLIC.

A la session de 1886, la somme de \$700.00 fut votée pour renouveler le calorifère endommagé par l'inondation du printemps, et à la session de 1887 une autre somme de \$850.00 fut votée. Le 19 juillet 1886, un contrat fut passé avec MM. Garth & Cie., pour la somme de \$1,310.00 pour modifier et réparer le calorifère, et durant l'année fiscale, on posa de nouvelles fournaies et l'on fit diverses réparations nécessaires. Dépense, \$1,688.71. Dépense totale, pour construction \$63,633.99, pour réparations \$533.40.

BERLIN.

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

Durant l'année la somme de \$148.50 a été dépensée pour l'édifice public. Dépense totale sur la bâtisse, \$36,225.10 pour construction et \$1,125.10 pour réparations.

BRANTFORD.

Brantford, dans le district électoral de Brant-Sud, est situé sur la Grande-Rivière qui se jette dans le lac Erié.

La somme de \$1,000 fut votée à la session de 1886, pour les réparations générales de l'édifice, et durant l'année on a dépensé la somme de \$34.94 pour du peinture, etc. Dépense totale sur l'édifice, \$34,157.47 pour construction, et \$2,425.39 pour réparations.

BROCKVILLE.

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

Avec la balance non dépensée du crédit de 1885-86, \$2,914.99, qui a été reportée et la somme de \$350.00, votée à la session de 1887, on a posé un trottoir granolithique en face de l'édifice public, on a modifié les garnitures du bureau de poste et fourni des meubles. L'édifice a été complété et est occupé. Dépense, \$2,127.65. Dépense totale sur cet édifice, \$54,869.94 pour construction, et \$259.94 pour réparations.

CHENAL DE BURLINGTON.

Le chenal Burlington, connu autrefois sous le nom de canal de la baie de Burlington, traverse la grève de Burlington et relie le lac Ontario au port de Hamilton.

Durant l'année on a payé \$807.98 pour les réparations et l'entretien du chenal. Dépense totale par ce ministère, \$1,031.68.

ILE CHANTRY.

L'île Chantry se trouve dans la division électorale de Bruce-Nord, sur la côte est du lac Huron, à environ $1\frac{3}{4}$ mille ouest-sud-ouest de l'embouchure de la rivière Saugeen.

A la session de 1886, on vota une somme de \$500.00 pour compléter les travaux mentionnés dans le rapport de l'année dernière et à la session de 1887, un autre crédit de \$2,038.60 a été voté. Les travaux ont été complétés. Dépense durant l'année fiscale \$2,538.60. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, \$243,843.59.

CHATHAM.

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

A la session de 1886, la somme de \$1,500.00 fut votée pour une horloge pour l'édifice public, mais jusqu'à la clôture de l'exercice, cette horloge n'avait pas été achetée. Dépense pour réparations nécessaires durant l'année, \$305.75. Dépense totale, \$58,140.41 pour construction, et \$330.49 pour réparations.

CLIFTON

Clifton, ou Chutes de Niagara, se trouve dans le comté de Welland, et est situé sur la rive ouest de la rivière Niagara, à 12 milles de Sainte-Catherine.

Durant l'année, la somme de \$61.40 a été dépensée pour réparer l'édifice public, à cet endroit. Dépense totale sur cet édifice, \$43,614.85 pour construction, et \$107.01 pour réparations.

COBOURG.

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

A la session de 1886, un crédit de \$3,500.00 fut affecté à la continuation des travaux du havre, mentionnés dans le rapport de l'année dernière, et à la session de 1887, on a voté une autre somme de \$891.73. Durant l'année, la superstructure de l'encaissement extérieur de la jetée de l'est a été construite à la hauteur convenable, et celle des 300 autres pieds de la même jetée, a été reconstruite où c'était nécessaire. On a aussi réparé la jetée de l'ouest. Dépense, \$4,891.73. Le dragueur "Ontario" fut engagé du 1er juillet au 7 août, à continuer le creusement le long des quais et du brise-lames, dont il était question dans le rapport de l'année dernière, donnant une profondeur de 15 pieds dans le bassin, et 17 pieds le long de la jetée de l'ouest. Quantité de matières enlevées, 13,740 verges cubes d'argile, de sable et de pierre, entraînant une dépense de \$2,657.90. Dépense totale depuis la confédération, \$154,562.49.

COLLINGWOOD.

Collingwood, dans le district électoral de Simcoe-Nord, est situé sur la rive sud du lac Huron, à 94 milles de Toronto par chemin de fer.

A la session de 1886, on a voté la somme additionnelle de \$5,000.00 pour continuer le dragage du havre, et durant l'année fiscale les travaux ont progressé. Dépense durant l'exercice, \$4,884.00. Dépense totale sur ce havre depuis la confédération, \$194,654.61.

CORNWALL.

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

Durant l'année, la somme de \$141.90 fut dépensée pour réparer l'édifice public. Dépense totale sur cet édifice, \$59,952.97 pour construction, et \$192.65 pour réparations.

DUNDAS.

Dundas, dans le district électoral de Wentworth-Nord, est à la tête de la baie de Burlington sur la division "Great Western" du chemin de fer Grand-Tronc, 5 milles à l'ouest d'Hamilton.

Sur représentation faite, que les intérêts publics seraient mieux servis en réunissant dans un seul édifice tous les bureaux publics de la ville, on a loué le rez-de-chaussée du grand édifice de brique, connu sous le nom d'Elgin House, de M. R. J. Wilson, pour un terme de 10 ans, à raison de \$500.00 par année. A la session de 1887, un crédit de \$2,200.00 fut voté pour les garnitures et meubles des bureaux pour les services de la douane, de la poste et du revenu de l'intérieur, mais jusqu'à la clôture de l'exercice, on n'avait fait aucune dépense.

GALT.

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

A la session de 1886, la somme de \$10,000.00 a été votée pour l'achèvement de l'édifice public de cette localité, dont une description se trouve dans le rapport de 1884-85. Durant l'année, l'édifice a été complété, garni et est occupé. Dépense, \$9,419.33. Dépense totale, \$33,303.56.

GANANOQUI.

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

Durant l'année, la somme de \$42.75 a été dépensée pour la douane. Dépense totale de cet édifice, \$14,467.22.

 GODERICH

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

On a complété le dragage dont il était question dans le rapport de l'année dernière, moyennant une dépense de \$565 21. Dépense totale depuis la confédération \$513,070.32.

 GUELPH.

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

Durant l'année fiscale, on a payé la somme de \$22.90 pour réparations à l'édifice public. Dépense totale, \$38,339.48 pour construction, et \$1,810.18 pour réparations.

 HAMILTON.

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

DOUANE.

Dans le cours de l'année, la somme de \$5.00 a été dépensée à faire des réparations. Dépenses totales pour cet édifice : construction, \$46,188.45 ; réparations, \$6,029.57.

HALLE DES EXERCICES MILITAIRES.

Le 23 avril 1887, un contrat fut passé avec M. M. A. Piggot pour la construction d'une halle pour les exercices militaires, sur l'emplacement de celle qui avait été incendiée le 22 mai 1880, et les travaux commencèrent peu avant la fermeture de l'année fiscale, et poursuivis avec tant de vigueur que le toit fut posé avant la fin de la saison. L'édifice est en briques, avec parements de pierre, sur des fondations de pierre, et mesure 250 pieds dans sa plus grande longueur, par 116 pieds de largeur, outre une résidence séparée pour le gardien. La halle des exercices mesure 200 pieds de longueur, 80 pieds de largeur, et 31 pieds de hauteur entre le plancher et la poutre des arbalétriers, et 50 pieds de hauteur du plancher au faite du toit. L'entrée principale se trouve sur la rue James ; elle est flanquée, à droite, par deux magasins, à gauche, par deux bureaux d'état-major et l'escalier principal ; au-dessus de ces appartements se trouve une galerie de 50 x 20 pieds, un vestiaire, un dépôt et un grand escalier. Sur le côté sud de la halle sont les entrées

latérales, des arsenaux pour dix compagnies, le hangar à canon de l'artillerie, une cuisine et un escalier, et au-dessus de ceux ci, il y a une salle de réception et deux chambres pour les fanfares. En arrière de la halle, au rez-de-chaussée, se trouvent quatre chambres à harnais, deux magasins et l'entrée de derrière, au-dessus desquels il y a deux bureaux d'état-major et deux chambres de réserve. Une chambre pour la chaudière et le combustible occupe l'espace au-dessous de trois arsenaux sur le côté sud, d'où part un conduit pour les tuyaux principaux qui contournent l'édifice sur trois côtés. Faisant face sur la rue James, à 16 pieds de l'édifice, et construite avec les mêmes matériaux, se trouve une maison à deux étages, de 28 x 30 pieds, réservée pour la demeure du gardien. Dépense durant l'année fiscale, \$87.25.

EDIFICE PUBLIC.

A la session de 1886, la somme de \$28,000.00 fut votée pour l'achèvement de l'édifice public, destiné aux services de la poste, de la douane, et d'autres, dont on trouvera une description détaillée dans le rapport de 1882-83, et la balance non dépensée du crédit de 1885-86, \$25,208.86, a été reportée. Le 15 juillet 1886, un contrat fut passé avec MM. Miller, Frères et Mitchell, pour des ascenseurs à l'usage des personnes et du fret, pour la somme de \$2,500.00, et le 1er décembre 1886, un contrat fut passé avec M. John Fensom, pour les entrées, les portes cochères, et les défenses des ascenseurs, pour la somme de \$993.00. Durant l'année fiscale, l'édifice a été complété, garni, meublé et est occupé par les différents ministères. Dépense, \$45,697.69. Dépense totale, \$343,907.89.

HAVRES ET RIVIERES EN GÉNÉRAL, ONTARIO.

Dans le cours de la session de 1886, le crédit ordinaire de \$8,000.00 a été voté pour l'entretien des ports et des rivières dans Ontario, et pendant l'exercice on a dépensé la somme de \$6,151.60.

HILTON OU MARKSDALE.

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

A la session de 1886, une somme de \$5,000.00 fut votée pour la construction d'un quai. Le 7 décembre 1886, un contrat pour des encaissements, fut passé avec MM. Tobin et O'Keefe, pour la somme de \$9,700.00, et à la clôture de l'année fiscale les travaux étaient en progrès. Dépense, \$3,301.99, qui est la seule dépense faite à cet endroit depuis la confédération.

KINCARDINE.

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

Au cours de la session de 1886, un crédit de \$3,000.00 fut voté pour réparer la jetée sud, et durant l'année les travaux ont été exécutés. Dépense, \$3,086.42. Le 2 juin 1887, le dragueur "Challenge" commença l'ouverture d'un chenal depuis les usines à sel, jusqu'à l'eau profonde du lac ; à la clôture de l'exercice, il avait enlevé 4,380 verges cubes de sable, entraînant une dépense de \$430.99. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, \$98,477.89.

KINGSTON.

Kingston, dans le district électoral du même nom, est situé sur la rive est du lac Ontario, 172 milles à l'ouest de Montréal.

HAVRE.

A la session de 1886, la somme de \$4,000.00 a été votée dans le but de continuer les travaux à la batture de la Pointe-Edouard, et dont il est question dans le rapport de l'an dernier ; dans le cours de l'exercice, 2,421 autres verges cubes de roc ont été enlevées, à raison de \$4,347.02. Dépenses totales dans ce havre depuis la confédération, \$45,271.28.

DOUANE.

Dans le cours de l'exercice, la somme de \$9.35 a été dépensée en réparations. Dépenses totales pour cet édifice depuis la confédération : construction, \$41,805.52 ; réparations, \$9,341.68.

PÉNITENCIER.

A la session de 1886, un crédit de \$17,000.00 fut voté pour achever les travaux mentionnés dans le rapport de l'an dernier ; et à la session de 1887, une autre somme de \$2,500.00 fut votée pour les mêmes fins. Durant l'exercice les travaux suivants ont été exécutés : On a construit une nouvelle galerie à la résidence du préfet, et une nouvelle allonge à la serre. La maison de la ferme qui n'avait qu'un étage et demi, étant trop petite, elle a été agrandie et réparée. On a élevé le toit et monté les murs à 6 pieds plus haut, faisant une maison à deux étages ; une aile à deux étages de 18 × 8½ pieds fut construite au coin nord-est ; on a posé une nouvelle toiture qu'on a recouverte de bardeaux métalliques ; on a démoli la cuisine de bois à un

étage et on l'a reconstruite en pierre, son toit étant couvert avec des matériaux semblables à celui de l'édifice principal. Un nouveau hangar pour les outils, etc., de 62 × 27 a été construit en pierre, le toit étant couvert de bardeaux métalliques. On a aussi fait une nouvelle porcherie en pierre; d'autres travaux furent exécutés et on en trouvera une description complète dans l'annexe n° 2, pages 32-33. Dépense durant l'exercice, \$20,713.52 pour construction, et \$14.16 pour réparations. Dépense totale sur cet édifice, \$341,121.47, pour construction, et \$17,848.95 pour réparations.

BUREAU DE POSTE.

La somme minime de \$6.18 fut dépensée pour des réparations. Dépense totale, \$51,462.99 pour construction, et \$6,667.78 pour réparations.

KINGSVILLE.

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

Pendant la session de 1886, la somme de \$4,000.00 fut votée pour réparer les travaux du havre, et durant l'année fiscale, de grandes réparations furent faites. Dépense, \$3,564.81. Dépense totale à cet endroit, \$51,174.76.

LINDSAY.

Lindsay, dans le district électoral de Victoria-Sud, se trouve sur la rivière Scugog, à 42 milles de Port-Hope et à 65 milles de Toronto.

Lors de la session de 1886, un crédit de \$1,000.00 fut voté pour un édifice public destiné aux services de la poste, de la douane et d'autres, mais à la clôture de l'année fiscale on n'avait pas acheté de terrain, ni fait de dépense.

LION'S-HEAD.

Lion's-Head, dans le district électoral de Bruce-Nord, est situé sur la baie Georgienne, environ 35 milles au nord-est de Warton.

Le dragueur "Challenge," du 18 août ou 15 septembre 1886, creusa un chenal long de 175 pieds, large de 130 pieds et profond de 14 pieds à travers une batture en arrière du brise-lames, et enleva 7,020 verges cubes de gravier, à raison de \$646.53. Dépense totale depuis la confédération, \$8,399.73.

LA CRIQUE DU PETIT-OURS.

Ce ruisseau se trouve dans les comtés de Kent et Bothwell et se jette dans le chenal Écarté, lac Sainte-Claire, à environ 16 milles de Chatham.

Par suite des atterrissements provenant de ce ruisseau, un des bassins de détournement et quelques parties du chenal creusé ont été remplis; on les a déblayés, à raison de \$326.71. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, \$10,448.54.

LE PETIT-COURANT.

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

A la session de 1886, un crédit de \$2,000.00 fut voté pour continuer de faire sauter le roc du chenal, dont il a été question dans les rapports précédents; et pendant la session de 1887, un nouveau crédit de \$5,000.00 fut accordé. Les travaux d'élargissement du chenal, à son extrémité d'amont, ont été continués durant l'année fiscale, mais n'ont pas encore été achevés. Dépense durant l'année fiscale, \$6,353.02. Dépense totale depuis la confédération; \$50,697.26.

LA PETITE-NATION (RIVIERE).

La rivière de la Petite-Nation est un tributaire de l'Ottawa et traverse les comtés de Dundas et de Prescott.

On a payé la somme de \$1,000.00 aux comtés unis de Stormont, Dundas et Glengary pour leur aider à améliorer cette rivière.

LONDON.

La ville de London, dans le comté de Middlesex, constitue elle-même le district électoral de London; elle se trouve sur la rivière Thames, 121 milles à l'ouest de Toronto.

DOUANE.

A la session de 1886, la somme de \$34,000.00 fut votée pour exécuter les additions de cet édifice, dont on trouvera une description détaillée dans mon rapport de 1884-85, et durant l'exercice les travaux de reconstruction ont été poursuivis et l'on espérait à la fin de l'année fiscale que l'édifice serait achevé et prêt à être

occupé en automne. Dépense, \$29,006.15. Dépense totale depuis la confédération, \$93,387.75 pour construction, et \$11,416.04 pour réparations.

ECOLE D'INFANTERIE.

A la session de 1886, la somme de \$30,000.00 fut votée pour continuer les travaux de cet édifice, décrit dans le rapport de l'an dernier. A la session de 1887, une autre somme de \$24,000.00 fut votée, et la balance non dépensée du crédit de 1885-86, \$16,733.36 fut reportée, de sorte que le montant total disponible a été de \$70,733.36. Les travaux ont été poursuivis avec satisfaction, et à la clôture de l'exercice on espérait que l'édifice serait achevé et prêt à être occupé en automne. On a préparé les dessins et les devis pour un appareil de chauffage, et depuis la fin de l'exercice un contrat a été passé. Dépense, \$74,595.15. Dépense totale, \$82,961.79.

BUREAU DE POSTE.

Durant l'année on a dépensé la somme de \$249.43 pour des réparations. Dépense totale sur cet édifice, \$54,042.37 pour construction, et \$12,361.63 pour réparations.

McGREGOR—CRIQUE.

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

Le 19 janvier 1887, un contrat fut passé avec MM. Flook et Babcock, pour la construction de 300 pieds de pilotis de protection, et à la fin de l'année fiscale, les travaux étaient presque complétés. Dépense, \$3,014.31. Dépense totale depuis la confédération, \$8,061.41.

MIDLAND.

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

A la session de 1886, la somme de \$10,000.00 fut votée pour l'amélioration du havre, et les sommes de \$10,000.00 et \$5,000.00, furent respectivement contribuéées par le chemin de fer Grand-Tronc et la municipalité de Midland. Le 17 février 1887, un contrat fut adjugé à M. P. Navis et les travaux étaient en progrès à la fin de l'année fiscale. Dépense, \$4,688.68.

NAPANEE.

Napanée, chef-lieu du comté de Lennox, est situé sur la rivière Napanee, 26 milles à l'ouest de Kingston par le chemin de fer Grand-Tronc.

A la session de 1886, la somme de \$4,000.00 fut votée pour un emplacement devant servir à un édifice destiné aux services de la poste, de la douane, et d'autres. Le 22 décembre 1886, le lot n° 5, côté est de la rue John, contenant 250 chaînes, fut acheté de M. G. Wilson, pour la somme de \$3,000.00, et à la clôture de l'exercice, l'on était à préparer les plans de l'édifice. Dépense, \$3,060.60.

OAKVILLE.

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

A la session de 1886, une somme de \$8,000.00 fut votée pour l'amélioration du havre, la municipalité contribuant un montant semblable. Le 20 novembre 1886, un contrat fut passé avec M. E. Murphy pour reconstruire les 360 pieds extérieurs de la jetée de l'est, qui avaient été emportés par une forte tempête, pour la somme de \$12,150.00 ; et à la clôture de l'exercice, les travaux étaient en progrès. Dépense \$4,437.25, qui est la seule faite à cet endroit depuis la confédération.

ORANGEVILLE.

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

A la session de 1886, une somme de \$5,500.00 fut votée pour la construction d'un édifice public décrit antérieurement dans le rapport de 1884-85, et à la session de 1887, un autre crédit de \$1,500.00 fut accordé. Durant l'année fiscale, l'édifice a été complété et occupé. Dépense, \$6,879.28. Dépense totale, \$20,754.86.

OTTAWA.

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

PLACE CARTIER.

Sur les côtés nord et ouest, on a construit 1,525 pieds de trottoirs, larges de 8 pieds, et 1,350 pieds de boulevard, larges de 5 pieds; on a aussi construit 560 pieds de clôture. Dépense, \$2,597.38.

STATION AGRONOMIQUE CENTRALE.

Pendant l'automne de 1886, on a construit un petit bureau temporaire, en bois, réparé une résidence de pierre, sur les lieux, de manière à la rendre habitable par le surintendant et bâti une maison de propagation de 50 x 10 pieds. Ces travaux ont été construits en vertu des contrats suivants: avec M. E. Palen, 15 novembre 1886, bureau et dépôt, \$295.00; 2 décembre 1886, maison de propagation, \$575.00; 16 décembre 1886, réparations à la maison du dépôt, \$460.14. Le 15 janvier 1887, un contrat fut passé avec MM. Blyth & Kerr, pour un appareil de chauffage, pour la maison de propagation, au prix de \$196.00 et les travaux ont été exécutés. Le 4 février 1887, un contrat fut passé avec MM. Tobin et O'Keefe pour construire une clôture contenant environ 3,000 travées de 8 pieds, garnis de fil de fer barbelé, avec poteaux de cèdre tournés, à raison de \$1.29 par travée, et les travaux étaient en progrès à la fin de l'exercice, alors qu'on était à préparer les plans d'une grange et d'une maison pour le surintendant que l'on a depuis donnés à l'entreprise. Dépense, \$3,401.54.

PONT DE LA GLISSOIRE, AUX CHAUDIÈRES.

La somme de \$91.50 fut dépensée pour réparer le pont sur la glissoire de l'Etat, aux Chaudières.

PONT DUFFERIN—SUR LE CANAL RIDEAU.

Durant l'exercice, on a renouvelé les pièces et le planchéage du tablier, on a fait de nouveaux trottoirs, et posé un pavage de blocs de bois, goudronnés, accolés avec interposition de gravier, ajustés et posés avec soin. Dépense, \$4,273.66.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

A la session de 1886, la somme de \$10,000.00 fut votée pour la construction d'un entrepôt de vérification sur une partie de la réserve du canal Rideau, attenante au pont des Sapeurs; on a préparé des plans et des devis, demandé des soumissions, mais le coût de la bâtisse étant plus élevé qu'on ne l'avait anticipé, on n'a pas accepté de soumissions, et le sujet est remis à plus tard.

EXHIBITION DES PÊCHERIES.

A la session de 1887, la somme de \$10,000.00 fut votée pour l'achat de la salle Victoria, dont on a loué le rez-de-chaussée, pendant plusieurs années, afin d'y exposer l'exhibit des pêcheries, que l'Etat avait envoyé à l'exposition de Londres, Angleterre, en 1883 ; à la clôture de l'exercice, on n'avait pas encore fait l'achat, bien que depuis lors, le montant ait été payé et la propriété cédée à la Couronne.

MUSÉE GÉOLOGIQUE.

Durant l'année, on a renouvelé le pavage de la cour, nettoyé, et peinturé en détrempe et à l'huile plusieurs bureaux et une partie des quartiers du gardien ; on a fait des réparations générales aux égoûts et aux toits. Dépense, \$598.32. Dépense totale, \$54,138.03, pour construction, et \$8,538.15 pour réparations.

PARC DE LA CÔTE DU MAJOR.

Durant l'exercice on a continué les améliorations dont il était question dans le rapport de l'année dernière. Dépense, \$10,453.81. Dépense totale depuis que l'Etat en a pris la charge, \$14,603.06.

PONT DE LA RUE MARIA.

C'est un des trois ponts dans la cité d'Ottawa que l'Etat s'est chargé d'entretenir par ordre-en-conseil du 17 juin 1885. Durant l'exercice on a déposé 630 verges de terre pour élargir la voie conduisant à l'extrémité ouest du pont. Dépense, \$223.06.

GALERIE NATIONALE DES ARTS.

A la session de 1886, un crédit de \$1,000.00 fut affecté à l'entretien de cette galerie, et durant l'année fiscale on a dépensé la somme de \$780.50. L'annexe n° 25 contient le rapport du curateur qui indique une augmentation de 4 tableaux durant l'année, ce qui forme un total de plus de 100 ouvrages d'art dans la galerie. Durant l'année, 11,943 visiteurs ont enregistré leurs noms.

NOUVEL ÉDIFICE DES MINISTÈRES (RUE WELLINGTON).

Pendant la session de 1886, une somme de \$110,000.00 fut votée pour continuer les travaux de cet édifice, décrit au long dans mon rapport de 1883-84. Les travaux ont été continués pendant l'année fiscale et depuis la clôture de l'exercice, le comble a été couvert. Dépense, \$98,057.95. Dépense totale, \$371,225.88, ce qui comprend le coût d'achat du terrain.

PONT DE NEW-EDINBURGH.

A la session de 1886, un crédit de \$2,000.00 fut voté pour aider le conseil du comté de Russell à reconstruire le pont de la rivière Rideau (qui avait été sérieusement endommagé par les crûes du printemps de 1885) qui relie la ville d'Ottawa au village de New-Edinburgh, et durant l'année fiscale le montant a été payé.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Au cours de la session de 1886, un crédit de \$5,100.00 fut affecté aux réparations de cet édifice, et durant l'année fiscale la toiture a été généralement réparée, on a nettoyé et peinturé à la détrempe et à l'huile quelques-uns des bureaux et renouvelé l'ameublement de plusieurs autres. Dépense, \$671.48. Dépense totale sur cet édifice, \$259,496.82, pour construction, et \$4,176.49 pour réparations.

IMPRIMERIE NATIONALE.

Le parlement ayant décidé l'établissement d'une imprimerie nationale, on a préparé des plans et des devis pour un édifice convenable et demandé des soumissions. Le 6 juin 1887 un contrat fut passé pour la maçonnerie de brique et de pierre, avec M. John E. Askwith pour la somme de \$94,000.00 ; et le 15 juin 1887, un contrat fut passé avec MM. Rousseau et Mather, pour les solives et les poutres de fer, à raison de \$32,775.00. L'édifice sera construit sur une partie de la réserve de l'Etat, Pointe Nepean, et son entrée sera sur la rue Saint-Patrice, vis-à-vis le parc de la côte du Major. Les fondations seront en pierre calcaire, parementées de pierre de Nepean, au-dessus du sol, surmontées de trois étages à murs de briques avec parements de pierre de Nepean. La charpente du comble sera de bois, et les planchers seront composés de solives de fer, avec arcs de briques, sur des poutres de fer que supporteront des colonnes de fer. L'édifice aura la forme d'un **E**, une façade longue de 207 pieds et large de 54 pieds, deux aîles ou retours, à chaque bout, mesurant 70 pieds de long sur 54 pieds de large, outre deux passages pour les escaliers, de 16 sur 13 pieds chacun, et une partie centrale, faisant saillie, en arrière de 41 pieds de profondeur sur 45 pieds de largeur, à un étage, pour les chaudières. Les travaux n'étaient pas encore commencés à la clôture de l'exercice, mais depuis lors les murs de fondation ont été construits. Dépense \$702.80.

ÉDIFICES PUBLICS.

Au cours de la session de 1886, un crédit de \$13,000.00 fut affecté à l'extension du système d'éclairage électrique, et la somme de \$1,000.00 fut votée pour transformer l'ancienne maison de pompe en bas du chemin des Anoueux, sur la rivière Ottawa, en atelier convenable à cette fin ; à la session de 1887, la somme de \$4,000.00 fut votée pour améliorer le système de ventilation de la Chambre des Communes. Le crédit ordinaire de \$175,000.00 voté à la session de 1886, pour les dommages et réparations des édifices publics fédéraux, comprenait la part accordée pour

les réparations des édifices publics d'Ottawa. On a peinturé et décoré les murs et es plafonds du vestibule public du corridor du Sénat, dans l'édifice du Parlement; on a modifié les sièges des galeries de la Chambre des Communes; et on a fait des changements dans le bureau de poste des Communes; réparé les toits et abat-jours des deux Chambres; renouvelé les planchers dans plusieurs appartements, fourni les meubles, les garnitures, et fait les réparations, etc., ordinaires. On a étendu l'application du système "Edison" de la lumière électrique incandescente. On a posé dans la Chambre des Communes un électrolier ou pendant à 64 lumières, quatre électroliers ou pendants de 28 lumières, chacun, dans la chambre du Sénat, et 12 consoles à deux lumières sur les colonnes de la galerie du Sénat, faisant un total de 783 lumières équivalentes chacune à 16 bougies. On a obtenu un pouvoir plus grand en transportant les appareils générateurs à l'ancienne maison de pompes, au pied du canal Rideau, et en ajoutant un nouvel engin, avec une chaudière et deux nouveaux dynamos. Les principaux fils conducteurs passent dans les conduits qui communiquent avec le Parlement. Tout l'appareil se trouve donc aujourd'hui sur une base stable et économique. Dans les blocs de l'est et de l'ouest, on a nettoyé, peinturé en détrempe, et à l'huile, et meublé, etc., un grand nombre de bureaux. Les terrains furent entretenus avec soin durant l'année. On a posé un nouveau pavage d'asphalte au côté est du Sénat et le long d'une partie du bloc de l'est; goudronné de nouveau et réparé une partie du pavage de bois; reconstruit et agrandi un certain nombre de puisards. Dépense durant l'année fiscale, \$15,183.63 pour construction, et \$142,685.50 pour réparations. Dépense totale sur ces édifices, \$4,226,211.21 pour construction, et \$1,822,837.24 pour réparations.

RIDEAU HALL.

Le nettoyage annuel ordinaire, le peinturage partiel en détrempe ou à l'huile, le blanchissage au lait de chaux, les changements secondaires et d'autres réparations furent faits. L'autre moitié des trottoirs de bois, mentionnés dans le rapport de l'année dernière, et environ 1,000 verges de clôture de bois furent renouvelés et 200 verges de clôture furent peinturées. On a réparé, repavé en madriers et exhaussé de 15 pouces le pont du chemin de la Baie, renouvelé en partie les encaissements du chemin qu'on a exhaussés d'un pied sur toute leur étendue, et chargés de gravier, jusqu'au nouveau niveau. Le dépôt et la serre furent repeinturés d'un bout à l'autre, et garnis de verre ondulé; la maison des camélias fut repeinturée et garnie de nouveau de verre ordinaire et on a repeinturé la serre à vignes. Les planchers de la salle servant au jeu de paume et du corridor du soubassement furent renouvelés. On a ouvert et remblayé environ 100 verges de la tranchée pour les tuyaux à gaz, reconstruit environ 18 pouces de la tranchée du gazomètre, et fait différentes réparations à la maison du gazomètre. La maison du jardin, les bâtiments à la mise en pot, le dépôt des outils, la serre et la chambre de la fournaise, furent de nouveau couverts de bardeaux. Dépense, \$29,550.71. Dépense totale sur cet édifice, \$236,785.48 pour construction, et \$601,066.77 pour réparations, mobilier, etc.

RIVIÈRE RIDEAU.

On a bâti une longueur de 540 pieds de mur de revêtement sur la rive ouest de la rivière pour protéger des terrains, qui étaient annuellement endommagés par les crûes du printemps. Dépense, \$3,078.55.

PONT DES SAPEURS.

En vertu d'un arrangement conclu avec la corporation de la cité d'Ottawa, le gouvernement s'est chargé de l'entretien des trois ponts établis sur le canal Rideau dans la ville d'Ottawa, et dans le cours de l'exercice la somme de \$656.55 a été dépensée à réparer le trottoir du pont des Sapeurs. Dépense totale sur ce pont depuis que l'Etat s'est chargé de son entretien, \$992,54.

RUE SAINT-PATRICE.

En vertu de l'entrée en possession du parc de la côte du Major, l'extrémité inférieure de cette rue, de la rue Sussex à la rivière Ottawa, laquelle rue sépare le parc de la côte du Major de la pointe Nepean, est tombée au soin du gouvernement, et dans le cours de l'exercice, la somme de \$210.27 a été dépensée à mettre cette rue en bon état.

Depuis que l'Etat s'est chargé de l'entretien de cette rue, on l'a nivelée et macadamisée, on a posé un nouveau trottoir et réparé les clôtures. Dépense totale, \$1,045.10.

COUR SUPRÊME.

Dans le cours de l'exercice, la somme de \$600.71 a été dépensée à faire des réparations. Dépenses totales pour cet édifice : construction, \$64,212.39 ; réparations, \$3,103.81.

PONT SUSPENDU.

Durant le cours de l'exercice on a dépensé la somme de \$2,074.23 pour réparer les abords et le tablier du pont. Dépenses totales depuis la confédération en réparation faites à ce pont, construit en 1841, \$18,871.52. Comme partie de la convention faite avec la ville d'Ottawa, un acte a été passé à la session de 1886 abolissant les péages sur ce pont.

RUE WELLINGTON.

En vertu des conditions de l'arrêté du conseil du 17 juin 1885, le gouvernement a convenu d'entretenir et de maintenir en bon état la chaussée et les trottoirs sur cette partie de la rue Wellington qui s'étend de la rue Bank au pont Dufferin, vis-à-vis les édifices du parlement; et dans le cours de l'exercice l'empierrement de la rue, à partir de la rue Metcalfe jusqu'à la rue Bank, fut complété; on a posé quatre nouvelles traverses et des égouttoires, en pierre; de plus on a fait un accotement qui a été gazonné et planté d'arbres, sur le côté nord de la rue.

OWEN-SOUND.

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

A la session de 1886, la somme de \$10,000.00 fut votée pour draguer le havre, et durant l'année fiscale on a dépensé \$9,977.20 pour faire le dragage jusqu'au quai du bateau à vapeur. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, \$94,491.46.

PEMBROKE.

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

A la session de 1886, la somme de \$4,000.00 fut votée pour l'achat d'un terrain pour un édifice public destiné aux services de la poste, de la douane, et d'autres, et le 9 juillet 1887, la partie ouest du lot n° 1, bloc A, contenant 132 x 76 pieds, sur la rue Pembroke, au coin nord-est du pont de la rivière au Rat-musqué, a été acheté de Thomas Dean pour la somme de \$2,500.00. Dépense, \$2,667.25.

PETERBORO'.

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

A la session de 1886, un crédit de \$10,000.00 fut affecté à la continuation des travaux du bureau de poste, mentionné dans le rapport de l'année dernière comme étant sous contrat, et la balance non dépensée du crédit de 1885-86, \$4,975.78 a été reportée. Le 18 octobre 1886, un contrat fut passé avec M. J. E. Askwith, pour construire une tour sur l'édifice, à raison de \$2,300.00. Les travaux ont été poussés avec vigueur et l'édifice était presque terminé à la clôture de l'exercice. On a préparé des plans pour un appareil de chauffage à l'eau chaude, que l'on a donné à l'entreprise, depuis. Dépense, \$15,984.92. Dépense totale sur cet édifice, \$28,008.92.

PORT-ARTHUR.

Port-Arthur, dans le comté d'Algoma, est situé sur la baie du Tonnerre, lac Supérieur, et est le terminus de la section du chemin de fer Canadien du Pacifique, aboutissant à cette baie.

A la session de 1886, la somme de \$70,000.00 fut votée pour continuer le brise-lames, dont il était question dans les rapports précédents. Le 30 octobre 1886, un contrat fut adjugé à M. A. Stewart pour prolonger le brise-lames de 1,600 pieds vers l'est, et les travaux étaient passablement avancés à la clôture de l'exercice. Dépense, \$19,205.94. Dépense totale sur cet ouvrage, \$174,868.54.

PORT-ELGIN.

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

A la session de 1886, la somme de \$2,500.00 fut votée pour continuer les améliorations du havre. Le 22 novembre 1886, un contrat fut passé avec M. D. Porter, pour la somme de \$9,995.00, pour construire un éperon, long de 300 pieds, à partir du débarcadère actuel, pour empêcher l'atterrissement du sable dans le havre; à la clôture de l'exercice, les travaux étaient bien avancés. Dépense, \$2,731.32. Le 1er juillet 1886, le dragueur "Challenge" était en opération dans le havre et continua d'y travailler jusqu'au 11 août. Il recommença le 16 mai 1887, et termina le 1er juin. Quantités de matières enlevées, 19,105 verges cubes d'argile et de sable, à raison de \$1,428.62. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, \$34,105.57.

PORT-HOPE.

Port-Hope, dans le district électoral de Durham-Est, se trouve sur le lac Ontario, 63 milles à l'est de Toronto.

HAVRE.

A la session de 1886, la somme de \$1,000.00 fut votée pour continuer les réparations mentionnées dans le rapport de l'année dernière comme étant en voie d'exécution. Durant l'année, on a reconstruit en partie la superstructure de la jetée de l'ouest, on l'a lestée de pierre et recouverte d'un tablier sur une longueur de 100 pieds. Dépense, \$970.06. Le dragueur "Ontario" travailla du 7 août au 23 octobre 1886, à creuser le havre en dedans des jetées et du bassin, à une profondeur générale de 15 pieds, et à une profondeur de 17 pieds le long de la jetée de l'ouest. Le dragueur recommença ses opérations le 22 juin 1887, sur une batture qui s'était formée près de l'entrée du havre; à la fin de l'année fiscale, il fonctionnait encore. Quantité de matières enlevées, 35,540 verges cubes de sable, et 1,200 verges cubes d'argile, à raison de \$2,624.50. Dépense totale depuis la confédération, \$73,388.25.

EDIFICE PUBLIC.

A la session de 1886, la somme de \$2,200.00 fut votée pour l'achèvement de cet édifice, dont on trouvera une description détaillée dans mon rapport de 1882-83, et la balance non dépensée de 1885-86, \$2,497.69, a été reportée, faisant un montant total disponible de \$4,697.69. Durant l'année fiscale, l'édifice a été complété et occupé par les différents ministères. Dépense, \$4,569.51. Dépense totale sur cet édifice, \$47,877.85, pour construction, et \$30.50 pour réparations:

PRESCOTT.

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

A la session de 1886, la somme de \$8,000.00 a été votée afin de construire un édifice destiné au service de la poste, etc.; mais à la fin de l'exercice on n'avait pu obtenir un emplacement et il n'y avait pas eu de dépenses.

RIVIÈRE AUX PÊCHES.

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

Durant l'année fiscale, la somme de \$2,232.50 fut dépensée pour des pilotis de retenue, sur chaque côté de l'embouchure de la rivière, qui est la seule dépense faite à cet endroit depuis la confédération.

RIVIERE KAMINISTIQUIA.

Cette rivière prend sa source dans le lac du Chien, comté d'Algoma, et se jette dans la baie du Tonnerre, lac Supérieur, près de Port-Arthur.

Avec une partie du crédit de \$70,000.00 pour Port-Arthur et la rivière Kaministiquia, voté à la session de 1886, on a continué durant toute la saison, l'approfondissement de la rivière jusqu'au grand ascenseur et jusqu'aux bassins; lorsque le chenal sera terminé, les gros vaisseaux pourront se rendre facilement au Fort William. Dépense, \$21,763.55. Dépense totale sur cet ouvrage, \$71,409.70.

RIVIERE DES OUTAOUAIS.

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

Les travaux d'amélioration de la navigation de la rivière, aux Détroits, en amont de Pembroke, dans le comté de Renfrew-Nord, ont été repris le 20 septembre et continués jusqu'au 16 novembre 1886, époque pendant laquelle on enleva 540 verges cubes de cailloux et 75 de roc. 15 bouées furent aussi mises en place. Dépense, \$2,313.60. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, \$8,634.69.

JETÉE DE LA RIVIERE SAUGEEN.

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

A la session de 1886, la somme de \$7,000.00 fut votée pour améliorer cette jetée. Le 29 décembre 1886, un contrat fut passé avec M. D. Porter, pour la somme de \$6,500.00 pour la reconstruction d'une longueur de 544 pieds de la superstructure de l'ancienne jetée, et la construction d'un encaissement additionnel de 100 pieds de longueur, et les travaux étaient presque terminés à la fin de l'année fiscale. Dépense, \$3,930.36.

SAUT SAINTE-MARIE.

Saut Sainte-Marie, chef-lieu du comté d'Algoma, est situé à la tête de la rivière Sainte-Marie qui relie les lacs Huron et Supérieur.

A la session de 1886, la somme de \$4,000.00 a été votée pour continuer le dragage, mais on ne l'avait pas encore repris, à la clôture de l'exercice. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, \$8,270.84.

SOUTHAMPTON.

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

On a terminé le dragage commencé l'année dernière, près du débarcadère. Dépense, \$1,191.45. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, \$21,491.61.

STRATFORD.

Stratford, dans le district électoral de Perth-Nord, est situé sur la rivière Avon, environ 90 milles à l'ouest de Toronto.

Durant l'année fiscale, on a dépensé la somme de \$162.50 pour réparer l'édifice public. Dépense totale sur cet édifice, \$46,216.97 pour construction, et \$250.05 pour réparations.

SUMMERSTOWN.

Summerstown, dans le comté de Glengarry, se trouve sur la rive nord du Saint-Laurent, à 10 milles en aval de Cornwall.

A la session de 1886, la somme de \$3,000.00 fut votée pour continuer le dragage du chenal jusqu'aux quais, mentionnés dans le rapport de l'année dernière, et à la session de 1887, une somme additionnelle de \$6,000.00 fut votée. Le dragueur *Nipissing* fut en opération depuis le commencement de l'année fiscale jusqu'à la fermeture de la navigation, et il enleva 29,115 verges cubes de tuf dur, de cailloux, d'argile, de pierre et de sable. Le dragueur *St-Louis* travailla aussi, du 26 juillet au 30 octobre 1886, et enleva 12,425 verges cubes d'argile. Dépense, \$12,130.24. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, \$14,005.14.

SAINTE-CATHERINE.

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

Durant l'année fiscale, la somme de \$59.65 fut dépensée pour réparer l'édifice public. Dépense totale sur cet édifice, \$57,050.19 pour construction, et \$92.15 pour réparations.

SAINT-THOMAS.

Saint-Thomas, dans le district électoral d'Elgin-Est, est situé sur les chemins de fer *Great Western* et *Canada Southern*, à environ 15 milles de London.

A la session de 1886, un crédit de \$2,400.00 fut affecté à l'achèvement de l'édifice public, dont on trouvera une description détaillée dans mon rapport de 1882-83; à la session de 1887, un autre crédit de \$400.00 fut voté, et la balance
[1887] ci

non dépensée du crédit de 1885-86, \$251.36, a été reportée, de sorte que le montant total disponible était de \$3,051.36. Durant l'année fiscale, on a converti le grenier en domicile pour le gardien; on a fait du pavage et du nivellement. Dépense, \$3,141.84. Dépense totale, \$69,667.80.

THORNBURY.

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

A la session de 1886, un crédit de \$2,000.00 fut affecté à l'amélioration du havre. Durant l'année fiscale, une file de pieux fut plantée à partir de l'extrémité intérieure de la jetée, dans une direction sud-ouest, pour empêcher la mer de traverser la grève. Dépense, \$1,818.48. Le dragueur "Challenge," du 16 septembre au 27 octobre 1886, ouvrit un chenal entre le bassin et le brise-lames, enlevant 8,820 verges cubes de cailloux, gravier et sable, à raison de \$1,185.55. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, \$26,441.12.

TORONTO.

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

DOUANE.

Durant l'année fiscale on a fait des réparations et changements nécessaires. Dépense, \$1,081.57. Dépense totale sur cet édifice, \$236,052.23 pour construction, et \$7,826.93 pour réparations.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

A la session de 1886, une somme de \$12,000.00 fut votée pour la construction d'une maison pour les engins, et d'autres travaux se rapportant à cet édifice, et à la session de 1887 une autre somme de \$11,200.00 fut accordée. Durant l'année fiscale, on a construit, en partie, la nouvelle maison des chaudières; réparé le rez-de-chaussée de l'édifice principal; posé de nouveaux serpentins à l'appareil de chauffage, etc. Dépense durant l'année fiscale, \$9,258.28, pour construction, et \$1,860.39 pour réparations. Dépense totale sur cet édifice, \$321,705.45, pour construction, et \$17,188.91, pour réparations. Le 30 juin 1887, on passa les contrats suivants: J. Fletcher, pour changements et additions, \$7,200.00. J. Fensom, pour ascenseur, \$3,450.00; Inglis et Hunter, pour chaudières, \$4,250.00.

FORTS.

Durant l'année fiscale on dépensa la somme de \$61.43 pour réparer l'ancien fort. Dépense totale sur ces forts depuis la confédération, \$22,245.88, pour construction, et \$8,610.41 pour réparations.

HAVRE.

A la session de 1886, un crédit de \$10,000.00 fut affecté à la continuation des travaux mentionnés dans le rapport de l'année dernière, et à la session de 1887, une somme supplémentaire de \$1,000.00 fut votée. Durant le cours de l'année on a placé d'autres pierres de grandes dimensions sur les parties exposées du brise-lames de l'île. Dépense, \$11,374.41. Dépense totale sur ce havre depuis la confédération, \$536,368.09.

DÉPÔT DES IMMIGRANTS.

Au cours de l'exercice, on a dépensé la somme de \$159.18 pour réparations. Dépense totale sur cet édifice, \$12,257.97 pour construction, et \$5,028.20 pour réparations.

ÉDIFICE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

A la session de 1886, la somme de \$3,717.43 fut votée pour les changements et réparations de cet édifice, et durant l'exercice, les travaux furent exécutés. Dépense, \$3,675.49 pour construction, et \$270.41 pour réparations. Dépense totale sur cet édifice, \$37,776.54, pour construction, et \$27,847.67 pour réparations.

BUREAU DE POSTE.

A la session de 1886, un crédit de \$8,000.00 fut affecté aux changements et réparations de cet édifice, et à la session de 1887, une autre somme de \$3,000 fut votée. Le 4 mars 1887, un contrat fut passé avec M. Thos. Pells, pour la somme de \$2,275.00 pour la construction d'un petit bâtiment dans la cour, destiné à servir de bureau pour la douane, pour les paquets qui arrivent par les malles, et les travaux étaient en progrès à la fin de l'exercice. Comme il était nécessaire d'agrandir la cour, on a exproprié la moitié ouest du lot n° 6, sur le côté sud de la rue Lombard, pour la somme de \$6,896.97. Dépense totale sur cet édifice, \$163,872.37, pour construction, et 15,712.46 pour réparations.

TRENTON.

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

A la session de 1886, la somme de \$4,000.00 fut votée pour l'achat d'un terrain, pour y construire un édifice public, destiné aux services de la poste, de la douane, et

autres. Le 1er février, 1887, on a acheté de M. D. R. Murphy, un terrain sur le côté sud de la rue Dundas, contenant 7,500 pieds carrés, pour la somme de \$4,875.00, et à la fin de l'exercice on a préparé les plans et les devis de cet édifice, et depuis, l'on a passé un contrat pour sa construction. Dépense durant l'année fiscale, \$4,058.49.

WINDSOR.

Windsor, dans le district électoral d'Essex-Nord, se trouve sur la rivière Détroit directement en face de la ville de Détroit, Mich., et 110 milles à l'ouest de London, Ont.

À la session de 1886, la somme de \$2,960.00 fut votée pour changer les trottoirs, etc., qui entourent l'édifice public, et durant l'année fiscale, les travaux furent exécutés. Dépense, \$2,003.54. Dépense totale sur cet édifice, \$70,098.14 pour construction, et \$2,459.59 pour réparations.

PROVINCE DU MANITOBA.

RIVIÈRE ASSINIBOINE.

La rivière Assiniboine origine dans le district de Saskatchewan et se jette dans la rivière Rouge, à Winnipeg.

À la session de 1887, la somme de \$4,200.00 fut votée pour payer les frais d'une exploration de cette rivière faite durant la saison de 1886 afin de reconnaître les causes des inondations annuelles qui se produisent à certains endroits de son cours. Dépense sur cette rivière depuis la confédération, \$19,673.86.

BIRTLE.

Birtle, dans le district électoral de Marquette, est situé sur la crique Queue-d'Oiseau, dans le canton 17, rang 26, ouest, à 40 milles de Moosomin sur le chemin de fer Canadien du Pacifique et 219 milles à l'ouest de Winnipeg.

Durant l'année fiscale on a dépensé la somme de \$29.50 pour réparer le dépôt des immigrants dont la construction a été payée par le ministère de l'agriculture. Dépense totale par ce ministère pour réparations \$47.00.

 RIVIÈRE ROUGE.

La rivière Rouge prend sa source dans les Etats-Unis, traverse le Manitoba sur une distance d'environ 140 milles, et elle se jette dans le lac Winnipeg.

Du crédit de \$10,000.00 pour le dragage dans le Manitoba, à la session de 1886, on a dépensé la somme de \$7,571.11 pour continuer le dragage à l'embouchure de la rivière, dont il était question dans le rapport de l'année dernière. Dépense totale sur cette rivière depuis la confédération, \$49,922.40.

 MONTAGNE-DE-PIERRE.

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

A la session de 1886, un crédit de \$75,000.00 fut affecté aux changements et additions du pénitencier, et durant l'année fiscale on a exécuté les travaux suivants : on a complété la résidence du Préfet, qui est depuis occupée ; construit un édifice de briques, de 51 x 51 x 25 pieds de hauteur, pour les chapelles catholique et protestante ; construit des hangars, des maisons de pompe, etc., aux résidences des gardes ; creusé trois puits à une profondeur moyenne de 90 pieds, recouvert d'un abri, chacun ; fourni et monté un moulin à vent, avec un réservoir, pour l'irrigation des jardins ; on a aussi fait d'autres travaux. Le 25 janvier 1887, un contrat fut passé avec la Vulcan Iron Company, pour une chaudière d'acier devant remplacer la plus ancienne des chaudières de l'appareil de chauffage, et la compagnie a exécuté son contrat. Le 20 juin 1887, un contrat fut passé avec MM. Rourke et Cass, pour la construction d'un hôpital et d'une buanderie, à raison de \$28,560.00. A la clôture de l'exercice, les travaux n'étaient pas encore commencés, mais depuis ils ont été poussés avec tant de vigueur qu'on espère que l'édifice sera terminé avant l'hiver de 1887. L'hôpital est de briques, de 113 x 46 pieds, à deux étages avec soubassement ; la buanderie est aussi de briques, mesure 30 x 60 pieds ; une maison pour la chaudière de 16 x 21 pieds y est contiguë. Dépense durant l'année fiscale, \$40,731.73. Dépense totale sur cet édifice \$346,321.01 pour construction et \$5,104.41 pour réparations.

 WINNIPEG.

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

BUREAU DE L'ARCHITECTE.

Dans le cours de l'exercice on a dépensé la somme de \$798.22 en loyer et en réparations. Dépenses totales, \$4,837.07.

DOUANE.

A la session de 1886, la somme de \$3,000.00 fut votée pour un nouvel appareil de chauffage, et à la session de 1887, un autre crédit de \$1,000.00 fut affecté aux mêmes fins. On a passé un contrat pour cet appareil de chauffage avec MM. Garth et Cie pour la somme de \$2,720.25, et ils ont exécuté les travaux. A l'achèvement de l'édifice du bureau de poste on y a transporté de la douane, les bureaux du revenu de l'intérieur, et les différentes chambres laissées libres furent repeinturées avec couleur, etc., avant d'être occupées par les officiers de la douane. Le plancher du rez-de-chaussée s'étant affaissé par suite de la carie sèche des bouts des solives scellées dans les murs, on s'est servi de vérins pour relever le plancher et le poser sur de nouvelles poutres reposant sur des coussinets de chêne. On a transporté le dépôt et le hangar au combustible qui étaient en arrière du bureau de poste temporaire, en arrière de la maison de douane, on les a ragrés et peints. Dépenses durant l'année fiscale, \$5,164.85. Dépense totale sur cet édifice, \$45,020.66 pour construction, et \$5,556.75 pour réparations.

BUREAU DES TERRES FÉDÉRALES.

A la session de 1886, on a voté la somme de \$8,500.00 pour ériger un nouveau bureau des terres fédérales, branche du ministère de l'intérieur; mais à l'achèvement du nouveau bureau de poste l'on constata que l'on pouvait faire dans son étage supérieur des bureaux suffisants pour les besoins actuels des terres fédérales, conséquemment, on n'a pas construit de nouvel édifice. Dépenses durant l'année fiscale, \$473.59 pour réparations. Dépense totale sur cet édifice, \$16,426.41 pour construction, et \$5,426.76 pour réparations.

HALLE D'EXERCICES MILITAIRES.

Avec les \$1,645.09 balance du crédit de 1885-86, et la contribution de la ville de Winnipeg, on a complété les garnitures et le mobilier de cet édifice. Dépense, \$1,491.92. Dépense totale sur cet édifice, \$24,619.06.

DÉPÔT DES IMMIGRANTS.

Cet édifice fut en grande partie détruit par le feu en mars 1887, et vers la fin de l'année fiscale on était à prendre des arrangements pour l'installation d'une maison d'école en briques dont on ne se servait pas, en une station temporaire pendant la reconstruction de l'édifice incendié. Dépense totale sur cet édifice, \$28,685.05, pour construction, et \$86.73 pour réparations.

ÉCOLE D'INFANTERIE.

Le ministère de la milice et de la défense ayant décidé de construire à Winnipeg une école pour l'instruction de l'infanterie, la somme de \$13,380.00 fut transférée par ordre-en-conseil, des crédits affectés à ce ministère, et l'on a préparé des plans et des devis pour faire les changements et additions nécessaires aux casernes de Fort Osborne, pour qu'elles servissent au but proposé. Le 25 novembre 1886,

des contrats furent passés avec MM. Murray et McDiarmid pour la construction des quartiers des officiers, pour la somme de \$10,775.00, et pour la construction des écuries, pour la somme de \$3,975.00, et à la fin de l'exercice, les édifices étaient presque terminés. Dépense, \$12,971.90. Dépense totale sur ces édifices, \$44,276.15 pour construction, et \$6,126.05 pour réparations.

BUREAU DE POSTE (*Nouveau*).

A la session de 1886, la somme de \$40,000.00 fut votée pour les garnitures et le mobilier de cet édifice, dont on trouvera une description détaillée dans mon rapport de 1883-84, et à la session de 1887, un autre crédit de \$4,500.00 fut voté. Le 12 juillet 1886, des contrats furent passés avec MM. J. E. Gelley et Cie., pour garnir les bureaux de la caisse d'économies, pour la somme de \$3,200.00, et pour garnir les chambres de l'inspecteur du Bureau de Poste, pour la somme de \$2,200.00 et le 4 mai 1886, un contrat pour garnir le bureau de Poste fut accordé aux mêmes entrepreneurs, pour la somme de \$9,500.00. Le 23 août 1886, on a passé un contrat avec la Vulcan Iron Works pour enlever la doublure de la voûte, etc., du bureau temporaire pour la somme de \$690.00, et le 24 janvier 1887, un autre contrat fut adjugé aux mêmes personnes, pour une chaudière, pour la somme de \$550.00. Tous ces contrats ont été exécutés, et durant l'année fiscale, l'édifice a été complété, garni, meublé et occupé. Dépense, \$44,812.45. Dépense totale sur cet édifice, \$196,889.40.

BUREAU DE POSTE (*ancien*).

Durant l'année fiscale, on a dépensé la somme de \$180.00 pour des réparations. Dépense totale sur cet édifice, \$5,578.79.

BUREAU DE POSTE (*temporaire*).

A la session de 1886, la somme de \$6,000.00 fut votée pour modifier et garnir cet édifice, après qu'il eut été évacué, lors de l'achèvement du nouveau bureau de poste, pour qu'il servît d'entrepôt de vérification, mais à la fin de l'année fiscale les changements n'étaient pas encore commencés et l'on a dépensé seulement \$114.25 pour des réparations ordinaires. Dépense totale sur cet édifice, \$11,859.23.

POUDRIÈRE.

A la session de 1887, la somme de \$975.50 fut votée pour payer à MM. Rourke et Cass la balance due en vertu de leur contrat, et à la clôture de l'exercice on ne les avait pas encore défrayés. Dépense totale sur cet édifice, \$6,808.45.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

BATTLEFORD.

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

CASERNES.

Durant l'année fiscale les édifices de bois à charpente en ballon, ci-dessous mentionnés, ont été construits : un hôpital de 71 x 26 pieds, avec cuisine et chambre pour un sergent, contiguës ; une chambre d'ordinaire de 82 x 31 pieds avec cuisine attachée ; deux casernes de 102 x 32 pieds, deux écuries, contenant chacune 32 stalles. De ces édifices, l'hôpital sera permanent, tandis que la chambre d'ordinaire et les casernes seront, plus tard, converties en étables, lorsque l'on aura construit des casernes permanentes. On a reconstruit une étable en bois rond qui s'était écroulée ; creusé un puits ; reconstruit le four à cuire ; fait faire des châssis-doubles ; construit des cheminées et réparé le plâtrage de la cuisine et des chambres généralement. On passa les contrats suivants relativement à ces travaux : le 26 septembre 1886, avec M. W. J. Barker pour une caserne et l'hôpital, pour la somme de \$2,200.00, et pour les écuries, pour \$1,600.00 ; avec MM. Smart et Mitchell pour une caserne et la chambre de l'ordinaire, pour \$1,700.00. Dépense durant l'année fiscale, \$30,184.20. Dépense totale sur ces édifices, \$37,751.57.

DÉPÔT DES IMMIGRANTS.

Durant l'exercice, on a dépensé \$100 sur cet édifice.

ÉCOLE INDUSTRIELLE.

Durant l'exercice, on a dépensé \$300 sur cet édifice. Dépense totale, \$3,382.

BUREAU DU RÉGISTREUR.

On a dépensé la somme de \$1,274.50, durant l'année fiscale, pour réparer cet édifice.

CALGARY.

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

CASERNES.

Durant l'année fiscale, on a dépensé la somme de \$2,246.63 pour l'érection d'un nouveau dépôt, et des réparations générales faites à ces édifices.

DÉPÔT DES IMMIGRANTS.

Au cours de l'exercice, la somme de \$580 fut dépensée pour des réparations générales. Dépense totale sur cet édifice, \$5,776.50.

FORT McLEOD.

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

Durant l'année fiscale on a fait des réparations générales aux casernes, peinturé toutes les bâtisses et construit une nouvelle étable. Dépense, \$6,258.75.

FORT QU'APPELLE.

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

Au cours de la session de 1886, un crédit de \$4,000 fut affecté à l'agrandissement de l'école industrielle des Sauvages, dont j'ai donné une description complète dans mon rapport de 1883-84, et durant l'année fiscale, on a bâti une allonge de 30 pieds de longueur sur 60 pieds de profondeur, la hauteur des étages, le mode de construction et les matériaux, etc., correspondant à ceux de l'ancien édifice, et contenant au rez-de-chaussée, une salle pour les classes, et des dortoirs au premier étage et dans la mansarde. Dépense, \$4,256.44. Dépense totale sur cet édifice, \$21,676.47.

FORT SASKATCHEWAN.

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

On a dépensé la somme de \$1,500.00 pour réparer les casernes de la police à cheval.

RIVIERE-HAUTE.

La Rivière-Haute, dans le district d'Alberta, est à 38 milles de Calgary, qui est la station du chemin de fer la plus rapprochée.

On a complété la mansarde de l'école industrielle des Sauvages et construit de nouvelles dépendances, à raison de \$3,793.30. Dépense totale sur cet édifice, \$21,684.95.

LETHBRIDGE.

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

Durant l'année fiscale, on a construit des casernes à l'usage de la police à cheval du Nord-Ouest, dont on a payé le coût à même le crédit de \$75,000.00 voté à la session de 1886 pour ces casernes dans le Nord-Ouest. Une partie des travaux fut exécutée en vertu d'un contrat passé le 29 novembre 1886, avec MM. Scott et Merrill, pour la somme de \$4,386.00, et l'autre partie fut faite par le ministère. Les casernes sont composées d'un édifice à un étage, ayant une façade de 157 x 28 pieds, avec un T en arrière de 88 x 28 pieds, contenant six chambres de casernes, quatre chambres de sergents, une chambre d'ordinaire, une cuisine, une chambre à ablution, une chambre de bain et un dépôt; deux quartiers pour les officiers, d'un étage et demi, chacun, de 37 x 24 pieds, 6 pouces, avec une aile d'un étage servant de cuisine, de 18 pieds 6 pouces par 21 pieds; une étable de bois, à un étage, de 102 x 28, contenant 38 stalles, et un compartiment isolé; une maison de pierre, à un étage de 60 x 30 pieds; une forge à un étage de 24 pieds carrés et une maison pour le gardien, de 41 x 24, contenant une chambre pour la garde et six cellules. Dépense, \$23,855.34.

MAPLE CREEK.

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

On a réparé, durant l'année fiscale, les casernes de la police à cheval, moyennant une dépense de \$1,597.67.

MEDICINE-HAT.

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

CASERNES.

Durant l'année fiscale, on a dépensé \$140.85 pour réparer les casernes de la police à cheval.

DÉPÔT DES IMMIGRANTS.

Les réparations de cet édifice ont coûté \$620.00. Dépense totale sur cet édifice, \$6,757.78.

BUREAU DE POSTE.

Durant l'année fiscale, on a dépensé la somme de \$10.25 pour réparer l'édifice où se trouve le bureau de poste.

PRINCE-ALBERT.

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

CASERNES.

A même le crédit de \$75,000.00 voté à la session de 1886, pour les nouvelles casernes de la police à cheval du Nord-Ouest, on a commencé la construction d'édifices propres à cette fin, et les travaux étaient en progrès à la fin de l'exercice. Ces casernes sont de bois, à un étage, de 157 x 28, avec un T en arrière, de 88 pieds de long par 28 pieds de large; deux résidences de bois à un étage et demi pour les officiers; une écurie, un magasin, etc. Dépense durant l'année fiscale, \$10,169.62.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON.

A la session de 1886, la somme de \$15,500.00 fut votée pour continuer les travaux de cet édifice, dont on trouvera une description détaillée dans mon rapport de l'an dernier. Les travaux ont été poussés avec vigueur et lors de la clôture de l'exercice, l'édifice était terminé et prêt à être garni pour être occupé. Dépense, \$20,031.88. Dépense totale sur cet édifice, \$20,627.51.

ÉDIFICES PUBLICS EN GÉNÉRAL, T.N.O.

Dans le cours de la session de 1886, la somme de \$5,000.00 a été votée pour l'entretien et les réparations des édifices publics en général du Nord-Ouest, et pendant l'exercice on a dépensé la somme de \$2,768.70.

STATION DE QU'APPELLE.

La station de Qu'Appelle, dans le district d'Assiniboia, se trouve sur l'artère principale du chemin de fer Canadien du Pacifique, 324 milles à l'ouest de Winnipeg.

Dans le cours de l'exercice, la somme de \$6.10 a été dépensé à réparer le dépôt des immigrants à cet endroit. Dépenses totales ; construction, \$12,305.15 ; réparations, \$523.04.

RÉGINA.

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

CASERNES.

Le crédit de \$75,000.00 voté à la session de 1886, pour les casernes de la Police à cheval du Nord-Ouest, contenait une somme pour des édifices de cette sorte à Régina. Le 11 septembre, 1886, des contrats furent passés avec M. R. H. Williams, pour les casernes, à raison de \$30,935.00. et pour une résidence à l'usage du commissaire pour la somme de \$5,985.00 ; le 10 novembre 1886, M. J. McCrea, entreprit l'hôpital et la résidence du chirurgien pour la somme de \$10,600.00. Les casernes sont composées d'un corps principal à deux étages, 266 pieds de long par 32 pieds de largeur, avec une allonge en arrière, de 66 par 52 pieds, le tout en bois ; l'édifice principal contient six chambres de casernes, de 30 × 32 pieds, à chaque étage, et l'allonge, une chambre d'ordinaire, une cuisine, un lavoir à la vaisselle, et des chambres aux ablutions. Le logement du commissaire est de bois, à deux étages avec mansarde, de 42 × 32 pieds, avec une aile de 36 × 25 pieds, contenant au rez-de-chaussée, une salle à manger, une bibliothèque, un escalier, le passage, la cuisine, le garde-manger, et au premier étage, six chambres à coucher, des cabinets, etc. L'hôpital est à deux étages avec mansarde, 29 pieds 10 pouces, par 71 pieds 10 pouces, outre une saillie en avant de 12 × 30 pieds et une allonge à un étage de 28 × 30 en arrière. Au rez-de-chaussée, se trouve un grand vestibule, un bureau pour le chirurgien, la chambre du sergent de l'hôpital, la chambre de l'ordinaire, la cuisine et deux salles pour les malades ; le premier étage, comprend deux salles, un vestibule, un bureau régimentaire pour l'hôpital et une chambre de garde-malade. La maison du chirurgien est de bois, à deux étages et mansarde, de forme irrégulière, mesurant 63 pieds dans sa plus grande longueur et 27 pieds dans la partie la plus large, outre une allonge à deux étages de 17 pieds par 17 pieds 6 pouces, et une sellerie, à un étage. Le rez-de-chaussée, comprend le vestibule d'entrée, le salon, la salle à manger, le bureau et la cuisine ; le premier étage renferme cinq chambres à coucher, un passage et des cabinets. Les travaux ont été poussés sans interruption et les édifices étaient presque terminés à la clôture de l'exercice. Dépense, \$45,547.95.

CHAMBRE DU CONSEIL.

À la session de 1886, la somme de \$500.00 fut votée pour des réparations et à la session de 1887 un crédit supplémentaire de \$1,000.00 fut accordé ; durant l'année fiscale on a fait des réparations générales pour un montant de \$1,642.74.

PALAIS DE JUSTICE.

Au cours de la session de 1886, on vota la somme de \$350.00 pour la construction de dépendances. On les a construites durant l'exercice moyennant \$464.89.

BUREAU DES TERRES FÉDÉRALES.

Les réparations et modifications de cet édifice ont coûté \$10.00

PRISON ET ASILE DES ALIÉNÉS.

A la session de 1886, un crédit de \$7,000.00 fut voté pour l'achèvement de cet édifice que j'ai décrit au long dans mon rapport de 1884-85. L'édifice a été complété. Dépense durant l'année fiscale, \$1,666.27. Dépense totale sur cet édifice, \$46,588.86.

RÉSIDENCE DU LIEUTENANT-GOUVERNEUR.

Durant l'année fiscale, la somme de \$547.72 fut dépensée pour peindre et réparer cet édifice.

BUREAU DE POSTE.

Au cours de la session de 1886, un crédit de \$3,500.00 fut affecté à la continuation des travaux sur cet édifice dont on trouvera une description détaillée dans mon rapport de 1884-85, et durant l'année fiscale, on l'a complété, garni et il est depuis occupé. Dépense durant l'année fiscale, \$1,907.41. Dépense totale, \$8,361.12.

MANÈGE ET HALLE DES EXERCICES MILITAIRES.

Durant l'année fiscale, la somme de \$215.07 fut dépensée sur cet édifice. Dépense totale, \$26,350.50.

RIVIÈRE SASKATCHEWAN.

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

A la session de 1886, la somme de \$15,000 fut votée pour continuer l'amélioration de la rivière que j'ai mentionnée comme étant en progrès, dans le rapport de l'année dernière, et durant l'année on a dépensé \$15,134.08 pour enlever les cailloux et les battures de sable qui obstruaient le chenal de la Branche-Nord, entre Edmonton et les Fourches. Dépense totale sur cette rivière, \$48,754.71.

 PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

 COWICHAN (RIVIÈRE).

A la session de 1886, la somme de \$1,000 fut votée pour continuer à améliorer la navigation de cette rivière, et à la session de 1887, un crédit supplémentaire de \$760.00 fut accordé. Durant l'automne de 1886 on a fait d'autres travaux. Dépense, \$1,760.00. Dépense totale sur cette rivière, \$5,579.72.

 ESQUIMALT.

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

A la session de 1886, la somme de \$295,000.00 a été votée pour l'achèvement du bassin de radoub de cette localité; les travaux ont été exécutés avec tant de diligence que le bassin pouvait recevoir des vaisseaux à la fin de l'exercice. Dépense durant l'année fiscale, \$207,308.24. Dépense totale \$1,058,418.77, dont \$250,000.00 doivent être remboursées par le gouvernement impérial.

 FRASER (RIVIERE.)

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

A la session de 1886, la somme de \$8,000.00 fut voté pour améliorer le chenal Nord qui traverse les Sand Heads à l'embouchure de la rivière. Durant l'année fiscale, on a construit un barrage submergé de 2,000 pieds de long par 25 pieds de large et environ 7 pieds de hauteur, composé de bois en grume, de chicots, de pierre, etc., à travers l'extrémité nord du chenal sud, avec l'intention de diriger le courant de ce dernier chenal, vers celui du côté nord, afin d'augmenter l'action du courant sur les battures et d'obtenir ainsi une plus grande profondeur d'eau. On croit que durant les crûes considérables de l'été dernier, ce résultat s'est produit, mais on ne peut s'en assurer qu'en sondant le chenal nord. Dépense, \$8,035.41. Le dragage dont il était question dans le rapport de l'année dernière, comme étant en voie d'exécution à Ladner's Landing, fut continué durant l'année, et l'on fit aussi un peu de creusage à Woodward. Dépense, \$10,355.78. Dépense totale sur cette rivière depuis la confédération, \$78,002.73.

 KICKING HORSE ou KOOTENAY (RIVIERE).

Durant l'exercice on a construit un petit barrage pour améliorer cette rivière, moyennant \$535.68.

 NANAÏMO.

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

Au cours de l'exercice on a creusé dans le roc un chenal de 10 pieds de largeur à travers le Portage de Bigg, dans le port ; les travaux sont d'une grande utilité pour les gens du voisinage et les insulaires qui fréquentent Nanaïmo ; dépense, \$741.52.

 NEW WESTMINSTER.

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

PÉNITENCIER.

A la session de 1886, la somme de \$50,000.00 fut votée pour faire des modifications et des additions à cet édifice. Le 27 octobre 1886, on passa un contrat avec M. Joshua Holland pour la construction de 4 maisonnettes semi-détachées, devant servir de logements pour les gardes, pour la somme de \$8,500.00 ; le 9 février 1887, le même entrepreneur signa un contrat pour construire une buanderie et une boulangerie pour la somme de \$4,500.00. Ces contrats, ainsi que celui qu'on avait passé avec MM. Scoullar et Cie, mentionné dans le dernier rapport ont été exécutés. Ayant besoin de plus de terrain, on a acheté de M. F. C. Gamble, les lots nos 1, 2 et 3 du bloc n° 13 pour la somme de \$2,300. Dépense durant l'année, \$34,640.98. Dépense totale sur cet édifice, \$232,943.50.

ÉDIFICE PUBLIC.

A la session de 1886, la somme de \$1,000.00 fut votée pour réparer la partie servant au bureau de poste, dans cet édifice, et durant l'exercice, la somme de \$403.00 fut dépensée à cet effet. Dépense totale sur cet édifice, \$25,811.18 pour construction, et \$1,303.90 pour réparations.

 NICOMEKLE (RIVIERE).

La balance non dépensée du crédit de 1885-86, qui a été reportée, et la somme de \$875.00 votée à la session de 1887, nous ont permis de compléter les améliorations de la rivière, mentionnées dans le rapport de l'année dernière. Dépense, \$912.50. Dépense totale sur cette rivière, \$1,874.98.

 SHOAL HARBOUR, SAANICH.

Le *Dredger* fut en opération du 10 février au 13 avril 1887, et creusa le long du quai jusqu'à une profondeur de 8 pieds, à l'eau basse, et fit un chenal de 400 pieds de long, par 80 pieds de large, à la même profondeur, pour les vapeurs. Le roc au fond n'a pas permis de faire un chenal plus large et plus profond. Dépense, \$2,259.34.

 VICTORIA.

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

DOUANE.

Durant l'année fiscale on a fait des réparations pour un montant de \$2.00. Dépense totale sur cet édifice, \$39,164.76 pour construction, et \$1,299.44 pour réparations.

HAVRE.

A la session de 1886, la somme de \$8,500.00 fut voté pour enlever le "Dredger Rock," ouvrage mentionné dans mon rapport de l'année dernière comme étant sous contrat, et durant l'année fiscale les travaux ont été exécutés. Dépense, \$4,490.00. On a continué, du 13 avril au 14 juin 1887 le dragage du havre près du "Dredger Rock." Dépense, \$2,402.00. Dépense totale pour le havre depuis la Confédération, \$130,071.36.

DÉPÔT DES IMMIGRANTS.

Durant l'exercice, on a réparé l'édifice près du quai extérieur, qu'on avait acheté pour le dépôt. Dépense, \$846.33.

BUREAU DE POSTE.

La somme de \$560.20 a été dépensée durant l'année fiscale pour agrandir, modifier et réparer l'édifice. Dépense totale depuis la confédération, \$40,701.81 pour construction, et \$7,851.69 pour réparations.

STATION DE LA QUARANTAINE.

A la session de 1886, la somme de \$5,500.00 fut votée pour l'achèvement de cet édifice, à Albert Head, que j'ai décrit dans mon rapport de 1884-85, et durant l'année on a terminé le nivellement d'une allée depuis le grand chemin jusqu'à l'hôpital, dont j'avais parlé dans mon rapport de l'année dernière, ainsi que d'autres travaux. Dépense, \$1,337.33. Dépense totale, \$12,127.61.

ÉDIFICES PUBLICS EN GÉNÉRAL.

A la session de 1886, la somme ordinaire de \$15,000.00 a été votée pour payer les salaires, les dépenses de voyage, etc., du personnel de l'architecte en chef, et dans le cours de l'exercice on a dépensé \$11,550.98.

EXAMENS DU SERVICE CIVIL.

Dans le cours de l'exercice, les examens des aspirants au service civil ont eu lieu dans les différentes villes de la Confédération, conformément à l'Acte du Service Civil de 1882; et ce département a payé les dépenses suivantes encourues relativement aux édifices où se sont tenus les examens :—

Saint-Jean (N.-B.).....	\$ 6 00
Montréal.....	20 00
Kingston	19 02
Toronto.....	47 28
	<hr/>
Total.....	\$92 30
	<hr/>

SALAIRES DES MÉCANICIENS, DES CHAUFFEURS, Etc.

A la session de 1886, la somme de \$37,000.00 a été votée pour payer les salaires des mécaniciens, des chauffeurs et des gardiens employés dans les édifices de l'Etat. On en trouvera une liste indiquant les salaires, à l'annexe 3, pages 43-46. Len
[1887] cxvii

tableau suivant indique les sommes votées et celles dépensées par les provinces, dont on trouvera les détails, à l'annexe n^o 1, pages 9-11 :—

	Crédit.	Dépenses.
Nouvelle-Ecosse	\$ 4,236 00	\$ 4,487 19
Ile du Prince-Edouard.....	2,504 00	1,957 33
Nouveau Brunswick.....	5,850 00	5,431 56
Québec	7,890 00	7,818 89
Ontario.....	14,780 00	16,665 67
Manitoba		541 50
Territoires du Nord-Ouest.....	540 00	615 00
Colombie-Britannique	1,200 00	1,200 00
	<hr/>	<hr/>
Total	<u>\$37,000 00</u>	<u>\$38,717 14</u>

CHAUFFAGE DES ÉDIFICES FÉDÉRAUX.

A la session de 1886, la somme de \$50,000.00 a été votée pour le chauffage des édifices fédéraux en général. L'état suivant indique les sommes qui ont été votées, et celles qu'ont dépensées les provinces, dont on trouvera les détails dans l'annexe n^o 1, pages 9-11 :—

	Crédit.	Dépenses.
Nouvelle-Ecosse	\$ 3,550 00	\$ 1,974 36
Ile du Prince-Edouard.....	2,250 00	1,026 39
Nouveau-Brunswick.....	6,300 00	4,305 11
Québec.....	14,800 00	9,541 95
Ontario.....	16,300 00	11,529 59
Manitoba.....	4,300 00	1,918 00
Territoires du Nord-Ouest.....	1,800 00	984 64
Colombie-Britannique	700 00	594 49
En général.....		1,648 99
	<hr/>	<hr/>
Total	<u>\$50,000 00</u>	<u>\$33,523 57</u>

ÉCLAIRAGE DES ÉDIFICES FÉDÉRAUX DE L'ÉTAT.

A la session de 1886, la somme de \$25,000.00 fut votée pour l'éclairage des édifices fédéraux de l'Etat. Le tableau suivant indique le montant du crédit voté

[1887]

et celui de la dépense par chaque province, dont on trouvera les détails à l'annexe n° 1, pages 9-11 :—

	Crédit.	Dépenses.
Nouvelle-Ecosse.....	\$2,200 00	2,265 72
Ile du Prince-Edouard.....	600 00	579 40
Nouveau-Brunswick.....	3,400 00	3,641 23
Québec.....	6,200 00	5,587 66
Ontario.....	11,650 00	9,731 06
Manitoba.....	500 00	535 12
Territoires du Nord-Ouest.....	50 00	9 80
Colombie-Britannique.....	400 00	802 87
Total.....	<u>\$25,000 00</u>	<u>\$23,152 86</u>

EAU DES ÉDIFICES FÉDÉRAUX DE L'ÉTAT.

A la session de 1886, la somme de \$8,500.00 fut votée pour le service d'eau des édifices fédéraux de l'Etat. Le tableau suivant indique le montant du crédit voté et celui de la dépense par chaque province, dont on trouvera les détails à l'annexe n° 1, pages 9-11 :—

	Crédit.	Dépenses.
Nouvelle-Ecosse.....	\$ 550 00	942 04
Ile du Prince-Edouard.....	700 00	20 75
Nouveau-Brunswick.....	800 00	1,250 13
Québec.....	4,400 00	1,506 89
Ontario.....	1,600 00	1,573 89
Manitoba.....	300 00	252 25
Territoires du Nord-Ouest.....	50 00	8 00
Colombie-Britannique.....	100 00	114 00
Total.....	<u>\$8,500 00</u>	<u>\$5,667 95</u>

DRAGUEURS.

A la session de 1886, la somme de \$32,000.00 a été votée pour réparer les dragueurs, et \$17,000.00 pour l'achat de matériel neuf; les balances respectives de \$4,336.57 et de \$3,300.13, restées des crédits de 1885-86 ont été reportées, de sorte

[1887]

cix

que la somme totale disponible était de \$56,636.70. La dépense a été de \$33,573.03 pour les réparations, et de \$10,185.47 pour l'achat de matériel neuf. On trouvera à l'annexe 5, pages 75-79, les détails des travaux faits par chaque dragueur ; et l'annexe 6, pages 103-6, contient une liste du matériel de dragage appartenant au département.

OPÉRATIONS GÉODÉSIQUES ET EXAMENS.

Au cours de la session de 1886, la somme de \$20,000 a été votée pour faire des arpentages et des examens, et à la session de 1887 un crédit supplémentaire de \$13,300.00 a été accordé. Pendant l'exercice, il a été fait à 108 endroits, des arpentages et examens dont on trouvera la liste dans l'annexe 5, pages 73-75. Dépenses, \$35,315.93.

GLISSOIRES ET ESTACADES.

Au cours de la session de 1886, un crédit de \$125,000.00 fut voté pour la construction, la réparation et l'entretien des glissoires et estacades de l'Etat, et la balance non dépensée des crédits de 1885-86, \$12,778.19 a été reportée. A l'annexe n° 15, pages 161-164, on trouvera une liste des employés des différentes glissoires et estacades, et le tableau suivant indique les dépenses faites dans le cours de l'exercice dans chaque région :—

Région.	Construc- tion.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Région du Saguenay	3,145 12	221 32	1,245 22	4,611 66
do St. Maurice.....	25 12	18,751 96	19,198 46	37,975 54
do Ottawa.....	28,851 60	20,630 40	23,567 31	73,049 31
do Newcastle.....		7,379 14	2,657 20	10,036 34
Total.....	32,021 84	46,982 82	46,668 19	125,672 85

RÉGION DU SAGUENAY.

La glissoire et les estacades destinées à faciliter le flottage du bois depuis le lac Saint-Jean jusqu'à la rivière Saguenay, sont situées sur la Petite-Décharge, qui est la plus petite des deux issues par lesquelles le lac se déverse dans la rivière. La glissoire a 5,840 pieds de longueur, et les estacades 1,344 pieds.

Durant l'exercice, on a réparé une autre longueur de 526 pieds de la glissoire, et l'on a fait d'autres travaux dont on trouvera une description détaillée à l'annexe n° 11, pages 141-144.

RÉGION DU SAINT-MAURICE.

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

Les eaux hautes excessives du printemps de 1887, ont causé des dommages considérables aux estacades, mais la perte de bois a été peu sensible. Une partie seulement, des bûches mises en flottage, arrivèrent à l'embouchure du Saint-Maurice, une grande quantité restant dans les tributaires de la rivière jusqu'à l'année prochaine. On trouvera, à l'annexe n° 12, pages 146-150 un rapport détaillé des réparations, etc., qui ont été faites.

RÉGION DE L'OUTAOUAIS.

Cette région embrasse la rivière des Outaouais et ses tributaires, les rivières Gatineau, Madawaska, Coulonge, Noire, Pétéwawa et Du-Moine. Il y a en tout quatre-vingt-trois stations, et les ouvrages destinés à faciliter le flottage du bois se résument comme suit : environ un mille de canaux, plus de 3 milles de glissoires, près de 13 milles d'estacades et plus de 17 milles pieds linéaires de barrages, avec empellements, jetées, piles de dérivation, etc., en proportion.

Les divers flottages de la saison de 1886, atteignirent généralement la grande rivière avec succès, peu de bûches, de plançons équarris et dégrossis s'échouant dans les tributaires par suite de l'abaissement de l'eau. Dans le cours de l'automne, après que la plus grande partie du bois fut passée, les fondations des glissoires et des barrages ont été examinées, et les réparations nécessaires ont été faites. On trouvera à l'annexe n° 13, pages 151-156, les détails des travaux exécutés à ces différentes stations.

RÉGION DE NEWCASTLE.

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

L'eau, durant le printemps, atteignit un niveau plus élevé qu'à l'ordinaire, mais de 6 pouces plus bas que le niveau de l'année dernière. La rivière fut maintenue à son niveau moyen dans toutes ses parties, pendant la saison. La température resta basse jusqu'à ce que le printemps fut bien avancé, et la glace, très épaisse, descendit en immenses banquises qui causèrent plus ou moins de dommage à chacune des stations.

L'annexe n° 14, pages 157-160 contient une description détaillée des réparations, etc., qui ont été faites.

PONTS ET CHEMINS.

A la session de 1886, la somme de \$24,500.00 a été votée pour la construction, la réparation et l'entretien des ponts et des chemins qui sont sous le contrôle de ce département; à la session de 1887, un octroi supplémentaire de \$1,300.00 a été accordé, et la balance \$2,968.46 restée du crédit de 1885-86 a été reportée, de sorte que la somme totale disponible était de \$28,768.46. Ceci ne comprend pas les ponts et rues, dans la ville d'Ottawa, et dont il est question aux pages 92-96. de ce rapport. Le tableau suivant indique les sommes disponibles et la dépense dans chaque province :—

	Montant disponible.	Dépenses de 1886-87.
Québec	\$ 6,134 23	\$ 6,155 26
Ontario.....	6,134 23	6,155 27
Territoires du Nord-Ouest.....	16,500 00	4,549 69
Total.....	\$28,768 46	\$16,860 22

CHEMINS.

CHEMIN DE TÉMISCOUATA.

Durant l'année fiscale, on a dépensé la somme de \$749.76 pour réparer trente-neuf ponceaux entre le 9ème et le 60ème mille, ainsi que le pont de la Petite-Rivière.

 PONTS.

DE L'ARC (RIVIÈRE.)

A la session de 1886, la somme de \$12,000.00 fut votée pour construire un pont sur la rivière de l'Arc à Calgary, T. N.-O. Le 2 mai 1887, on a passé un contrat pour la construction de ce pont, avec MM. Kennedy et Heney, et les travaux progressaient à la fin de l'exercice. Dépense, \$1,805.93.

DU CALUMET (CHENAL.)

A la session de 1886, la somme de \$2,000.00 a été votée pour venir en aide aux municipalités de Calumet et Bryson dans la construction d'un pont suspendu à niveau élevé sur le chenal du Calumet, rivière Ottawa, et la balance non dépensée du crédit de 1885-86, a été reportée. Dans le cours de l'exercice, la somme de \$5,000.00 a été payée. Le pont a 585 pieds de longueur entre les culées, et de longues approches à chaque extrémité.

DES JOACHIMS (RIVIÈRE.)

Dépense dans le cours de l'exercice, \$28.50.

DU COUDE (RIVIÈRE.)

A la session de 1886, la somme de \$2,000.00 a été votée pour la construction d'un pont sur la rivière du Coude, à Calgary, T. N.-O.; et durant l'exercice, on y a dépensé ce montant.

DU VIEIL-HOMME (RIVIÈRE.)

A la session de 1886, un crédit de \$2,500.00 fut voté pour la construction d'un pont sur la rivière du Vieil-Homme à Fort McLeod, T. N.-O., mais à la fin de l'année fiscale, on n'avait pas fait de dépense.

PORTAGE-DU-FORT.

A la session de 1886, la somme de \$,6000.00 a été votée pour continuer de réparer le pont qui traverse l'Ottawa à cet endroit, et que le rapport de l'an dernier disait être en voie de construction, et à la session de 1887, un autre crédit de \$1,300.00 fut accordé. Durant l'année, on a terminé la superstructure de ce pont long de 1,000 pieds. Dépense, \$7,281.88.

 TÉLÉGRAPHES.

Au cours de la session de 1886, un crédit de \$120,750.00 fut voté pour la construction, la réparation, l'entretien et les frais d'exploitation des télégraphes de [1887]

L'Etat placés sous le contrôle de ce ministère ; à la session de 1887, un autre crédit de \$1,000.00 fut voté, et la somme de \$42,743.71 a été reportée de 1885-86, ce qui faisait un total de \$164,493.71. De cette somme, \$15,239.28 sont périmées le 30 septembre 1887 ; la dépense s'est élevée à \$105,498.29, et la balance était en caisse le 30 juin 1887. Le relevé suivant, fait voir le total des sommes disponibles pour chaque section, des sommes périmées et des sommes dépensées :—

	Disponibles	Périmées 30 septembre, 1886.	Dépenses pendant l'exer- 1886-87.
Golfe Saint-Laurent et pro- vinces maritimes	\$42,212.10	.....	\$26,828.99
Rive nord du St. Laurent...	7,234.27	488.06	7,435.75
De Québec à la station de Qua- rantaine de la Grosse-Ile.	1,500.00	.....
Ile Amherst, Baie de Quinté, à Bath, Ont. ....	.....	.....	74.07
Territoires du Nord-Ouest...	61,924.71	4,751.22	53,871.86
Colombie-Britannique.....	40,706.82	.....	11,078.44
En général	10,915.81	.....	6,209.18
	<u>\$164,493.71</u>	<u>\$5,239.28</u>	<u>\$105,498.29</u>

GOLFE SAINT-LAURENT ET PROVINCES MARITIMES.

—

Le 9 août, 1886, un contrat fut passé avec MM. McInnes et McLellan, pour la construction d'une ligne télégraphique entre Chéticamp, Cap-Breton, et Mabou, pour communiquer avec la ligne Western Union, et ils terminèrent leur entreprise le 7 janvier 1887. On a établi un bureau intermédiaire au pont de Marguerie. Cette ligne est maintenue en état de fonctionnement par le ministère. Le 15 janvier 1887, le câble entre Grand Manan et Campobello, Baie de Fundy, s'est rompu, par suite du frottement sur les rochers près de Campobello, et la rupture fut réparée le 14 mai par le capitaine Guildford du vaisseau le *Newfield*. Le câble entre l'île d'Anticosti et Gaspé, fut endommagé par les glaces en avril 1887, mais de suite il fut réparé temporairement par le surintendant du district ; et la partie avariée fut remplacée par un nouveau câble, le mois suivant.

 COTE NORD DU SAINT-LAURENT.

Durant les mois de septembre, octobre et novembre 1886, la ligne terrestre sur la côte nord du Saint-Laurent fut prolongée jusqu'à la Rivière aux Merisiers (Birch River), 45 milles en bas de Moisie. Comme le pays traversé par cette ligne, en bas de Moisie, est entièrement inhabité, on n'a pas établi de nouvelles stations. Le plus proche établissement est Sheldrake, environ 30 milles plus bas sur la côte. En octobre 1886, une ligne de ceinture depuis un point près de Tadoussac jusqu'à Saint-Etienne, distance de 17 milles, fut commencée. Les travaux ont été exécutés sous la direction de M. H. J. McHugh, inspecteur du service des signaux, et furent complétés en novembre. On a ouvert des bureaux à la Rivière-aux-Canards, Saint-Etienne et la Baie des Rochers.

 DE QUÉBEC A LA GROSSE-ILE.

Le câble reliant la station de la quarantaine de la Grosse-Ile, avec l'Île d'Orléans, qui avait été remis en place, en mai 1886, et brisé le 19 juillet suivant, fut réparé le 1er septembre et servit jusqu'à la fermeture de la quarantaine pendant l'hiver de 1886-87. On l'a laissé sous l'eau durant l'hiver et par suite de sa rupture par l'action des glaces et le frottement sur les rochers, on a posé un câble plus léger, en juin. Les deux câbles furent tirés de l'eau pour l'hiver de 1887-88. Les lignes terrestres de l'Île d'Orléans et qui communiquent avec Québec n'ont pas été interrompues.

 ÎLE D'AMHERST, ONTARIO.

La ligne terrestre et le câble reliant l'Île, par téléphone et télégraphe, à Bath, Ontario, n'ont pas été interrompus durant l'année.

 TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

La nouvelle ligne entre Battleford et Edmonton *via* Fort Pitt, fut commencée en août et continuée jusqu'au commencement de l'hiver. De Battleford vers Fort Pitt, sur une distance de 33 milles, on s'est servi de poteaux de fer, et de poteaux d'épinette rouge entre Edmonton et Victoria, distance de 73 milles. On a ouvert des bureaux au Fort Saskatchewan en décembre 1886, et à Victoria en janvier 1887. Les poteaux de cette ligne à l'exception de 2,800 poteaux de fer pour la section Battleford-Fort Pitt furent fournis et livrés le long de la ligne en vertu des contrats suivants :—Février 1886, MM. Ashen et McKinnon, 721 poteaux d'épi-

nette rouge, à 98 centins la pièce, d'Edmonton au Fort Saskatchewan ; juillet 1886, MM. Ashen et Shields 2,549 poteaux d'épinette rouge, à \$1.55 chacun, du Fort Saskatchewan au lac à la Selle ; janvier 1887, W. J. Barker, 3,400 poteaux d'épinette rouge, à \$1.16 chacun, du lac à la Selle au Fort Pitt. Les travaux de construction, faits à la journée, furent repris de bonne heure au printemps suivant et les contrats suivants furent passés pour les travaux à faire avec le crédit de 1887-88 :—avril 1887, M. A. C. Vaughan, 2,000 poteaux de cèdre, à \$1.45 chacun, livrés à Qu'Appelle, de Qu'Appelle à Humboldt ; juin 1887, W. H. Duncan, pour livrer ces poteaux \$1,360.00 ; avril 1887, d'Humboldt à la traverse de Clarke, 1,800 poteaux d'épinette rouge distribués et fournis par B. Boyer, à raison de \$2 chacun ; avril 1887, de la traverse de Clarke à Battleford, 2,800 poteaux d'épinette rouge, fournis et livrés par G. F. Tupper, à raison de \$1.85 chaque.

COLOMBIE BRITANNIQUE.

En conséquence de l'achèvement du chemin de fer Canadien du Pacifique à la Colombie Britannique, et de l'établissement de sa ligne télégraphique qui aurait été en compétition avec celles exploitées dans le même territoire, par l'Etat, pour les besoins du public, on a décidé d'accepter l'offre de la compagnie du chemin de fer, pour l'achat de ces lignes, qui jusqu'ici avaient été entretenues par l'Etat, le long ou dans le voisinage du tracé du chemin de fer. Le montant offert était \$15,780.00 et les lignes vendues sont celles de :—

	Milles.
Victoria à Dungeness, embranchement, y compris le câble....	19½
Victoria au Ruisseau Caché, ligne principale.....	356
New-Westminster à Port Moody, embranchement.....	7½
Ruisseau Caché à Kamloops, do	48
	<hr/>
	431

Une convention à terme non fixé fut faite avec la compagnie pour l'exploitation des lignes suivantes qui demeurent la propriété de l'Etat :—

	Milles.
Ashcroft au Ruisseau Caché.....	4
Ruisseau Caché à Barkerville, ligne principale	272½
New-Westminster à Ladner's Landing, embranchement.....	18
	<hr/>
	294½

ARBITRAGE ET SENTENCES ARBITRALES.

A la session de 1886, la somme de \$5,000.00 a été votée, comme d'habitude, pour défrayer la moitié des dépenses de la commission des arbitres officiels, l'autre moitié étant payée par le ministère des chemins de fer et canaux, et la balance non dépensée du crédit de 1885-86, \$591.78 a été reportée; à la session de 1887, un crédit de \$8,000.00 fut voté pour dédommager MM. Call, Sadler & Cie., de la perte de leur remorqueur "Sultan". Le rapport du secrétaire de la commission officielle des arbitres se trouve dans l'annexe n° 26, pages 241-244. Dépense, \$13,548.02.

L'annexe n° 23 contient le rapport du secrétaire de la commission. Dépense durant l'année fiscale, \$3,378.38.

LISTE DES MÉCANICIENS, CHAUFFEURS, ETC.

On trouvera à l'annexe n° 3, pages 43-46, une liste des mécaniciens, chauffeurs et gardiens des édifices publics dans tout le Canada, et à l'annexe n° 1, pages 9-11, les détails de la dépense dans chaque localité.

MATÉRIEL DE DRAGAGE.

L'annexe n° 6, pages 103-106, contient un état du nombre de dragueurs, remorqueurs et chalans appartenant au ministère, ainsi que du coût de construction, du nombre d'hommes d'équipage employés, de leurs gages etc.

COMMISSION DES INONDATIONS A MONTRÉAL.

Le conseil de ville de Montréal, la chambre du commerce et l'association de la halle aux blés, ayant demandé la nomination d'une commission chargée de s'enquérir des causes des inondations annuelles, à Montréal, et de faire rapport, cette commission fut accordée le 28 mai 1886, par ordre-en-conseil, et l'annexe n° 7 pages 107-118 contient les trois rapports des commissaires, suivi d'un memorandum de l'ingénieur en chef de ce ministère, sur leur dernier rapport, où les commissaires recommandent la construction de piles et d'estacades au pied du lac Saint-Louis, afin d'y retenir la glace jusqu'à ce que le havre de Montréal et la rivière en bas de cette ville soient libres de glace. Dépenses de cette commission, jusqu'à l'expiration de l'année fiscale, \$11,984.60, dont la ville de Montréal a contribué \$5,000.00.

LAC SAINT-JEAN.

L'annexe n° 8, pages 119-130, contient les rapports de l'ingénieur en chef de ce ministère, et de M. Thomas Guerin, I.C., sur les explorations du lac faites par ce dernier en 1885 et 1886, relativement au débordement annuel et aux meilleurs moyens d'en prévenir le retour.

CHENAL DES NAVIRES ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC.

L'acte 43 Vic., chap. 38, sanctionné le 25 mai 1883, donnait l'autorisation d'avancer aux commissaires du havre de Montréal une nouvelle somme de \$900,000 pour les mettre en mesure de continuer le creusage du chenal des navires entre Montréal et Québec jusqu'à une profondeur de 27½ pieds à l'eau basse. Les opérations de dragage furent commencées le 14 juin 1883, et on en trouvera le résultat à l'annexe n° 9, pages 131-136.

AMÉLIORATIONS DU PORT DE QUÉBEC.

A l'annexe n° 10, pages 137-140, on trouvera le rapport des commissaires sur les améliorations du port de Québec et le bassin de radoub de Lévis.

PERSONNEL EMPLOYÉ AUX GLISSOIRES ET ESTACADES.

L'annexe n° 15, pages 161-164, contient une liste du personnel employé aux différentes glissoires et estacades, avec la date de la nomination, le salaire, etc., de chaque employé.

JETÉES ET QUAIS DE L'ÉTAT.

L'annexe n° 18, page 197-204, contient une liste des jetées et quais de l'Etat dans les provinces d'Ontario et de Québec, en indiquant la situation, les dimensions, etc.

OUVERTURE ET CLOTURE DE LA NAVIGATION.

L'annexe n° 19, pages 205-208, contient des états en forme de tableaux, donnant les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation depuis un certain nombre d'années, aux principaux ports du Canada, sur les côtes, sur le golfe et sur le fleuve Saint-Laurent et les grands lacs, ainsi qu'aux ports qui sont toujours ouverts.

ARRIVAGES DE LA MER, ETC.

On trouvera dans les annexes nos 20, 21 et 22, pages 209-222, des relevés indiquant le nombre de navires arrivés de la mer depuis 1868 jusqu'à 1886, à Halifax, Saint-Jean, Charlottetown, Québec, Montréal et Victoria; le nombre et le tonnage des bâtiments construits aux principaux chantiers du Canada, de 1868 à 1886, et le nombre des bâtiments naufragés sur la côte ainsi que dans le golfe, le fleuve et les lacs du Saint-Laurent, depuis 1868 jusqu'à 1886.

CONTRATS, PROPRIÉTÉS ACHETÉES, ETC.

A l'annexe n° 23, pages 223-232, on trouvera des états indiquant les entreprises adjudgées par le ministère, les propriétés achetées et les propriétés louées par le ministère pendant l'exercice.

ACTES CONCERNANT LES TRAVAUX PUBLICS.

L'annexe n° 24, pages 233-36, contient une liste de quelques-uns des Actes publics du parlement du Canada, passés pendant la session de 1887, et se rapportant au ministère des travaux publics ou aux travaux dont il a la direction.

ADMINISTRATEURS DU DEPARTEMENT.

L'annexe n° 27, pages 245-248, contient une liste des membres, commissaires et sous-commissaires de la commission des travaux de la province du Canada, depuis 1841 jusqu'à 1867; ainsi que des ministres, sous-ministres, secrétaires, ingénieurs en chef et architectes en chef du ministère des travaux publics, depuis la confédération jusqu'au 30 juin 1887.

CORRESPONDANCE OFFICIELLE.

L'annexe n° 28, pages 249-52, contient un résumé de la correspondance officielle du ministère depuis 1867 jusqu'au 30 juin 1887

TABLES DES DISTANCES.

L'annexe n° 29 contient un certain nombre de tableaux relatifs à la navigation intérieure du Canada, aux routes de mer pour les pays étrangers, aux routes de terre canadiennes à l'océan, aux chemins de fer et télégraphes de l'Etat, etc., etc. La quatrième partie de cette annexe contient des tableaux préparés avec soin, indiquant les distances entre Liverpool, Angleterre, et Yokohama, Japon, par les routes océaniques les plus courtes et par les principales lignes de chemin de fer les plus courtes, en passant par le Canada et les États-Unis et aussi par les canaux de Suez et Panama. Il ressort de ces tableaux que la route de chemin de fer la plus longue par le territoire canadien, d'un océan à l'autre, est encore moindre que la route la plus courte par le territoire américain, et que la route la plus courte entre Liverpool et Yokohama, est celle qui traverse le Canada. On trouvera, à la fin de cette annexe, des états indiquant le coût de construction des travaux publics, avant et après la Confédération.

Respectueusement soumis,

HECTOR L. LANGEVIN,

Ministre des travaux publics.

OTTAWA, 19 décembre 1887.

ANNEXES.

ANNEXE No. 1.

ÉTAT DE LA DÉPENSE

PENDANT L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1887,

PAR

O. DIONNE, COMPTABLE.

ANNEXE N^o 1.

ÉTAT indiquant le montant dépensé par le ministère des Travaux Publics du Canada, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

Designation des travaux.	Construc- tion.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
ÉDIFICES PUBLICS.				
EN GÉNÉRAL.....		11,550 98		11,550 98
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>				
Amherst, bureau de poste, etc	5,193 85			5,193 85
Antigonish do		333 12		333 12
Baddeck do	5,059 09			5,059 09
Halifax, édifice fédéral.....	1,017 14	166 35		1,183 49
do entrepôt de vérification	8,276 76	1,526 65		9,803 41
Lunenburg, bureau de poste, etc.....	3,900 00			3,900 00
New-Glasgow do	6,909 30			6,909 30
North-Sydney do	14,733 80			14,733 80
Pictou, douane.....		37 34		37 34
Sydney, hôpital de marine	468 85			468 85
do hôpital de la quarantaine		128 50		128 50
do (sud) bureau de poste, etc.....	13 49			13 49
Truro, bureau de poste, etc.....	4,989 94	31 00		5,020 94
Windsor do	4,095 86			4,095 86
Yarmouth do	10,163 68			10,163 68
<i>Ile du Prince-Edouard.</i>				
Charlottetown, édifice fédéral (nouveau)	33,914 94			33,914 94
do do (temporaire)		2,066 04		2,066 04
Montague, bureau de poste, etc.....	5,293 64			5,293 64
Summerside do	3,292 15			3,292 15
<i>Nouveau-Brunswick.</i>				
Bathurst, bureau de poste, etc	13,111 02			13,111 02
Cap Tormentine, abri de chaloupe	8 10			8 10
Carleton, Saint-Jean, bureau de poste, etc.....	144 45			144 45
Chatham, bureau de poste		34 18		34 18
Dorchester, pénitencier.....	19,351 44			19,351 44
Frédéricton, bureau de poste, etc.....		2,266 21		2,266 21
Kingston, hôpital de marine.....	1,406 81			1,406 81
Moncton, bureau de poste, etc.....	1,006 60	115 51		1,122 11
Newcastle do	6,816 27			6,816 27
Portland do		315 90		315 90
Saint-Jean, bureau des examinat. du service civil		6 00		6 00
do douane	2,548 83	222 56		2,771 39
do hôpital de marine.....		522 90		522 90
do pénitencier.....		60 00		60 00
do bureau de poste	1,880 00	95 30		1,975 30
do caisse d'épargne.....		8 64		8 64
A reporter	153,596 01	19,487 18		173,083 19

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construc- tion.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Report.....	153,596 01	19,487 18		173,083 19
ÉDIFICES PUBLICS.— <i>Suite.</i>				
<i>Nouveau-Brunswick—Fin.</i>				
St. Stephen, bureau de poste, etc.....	8,025 41			8,025 41
Sussex do		8 05		8 05
Woodstock do	5,397 51			5,397 51
<i>Québec.</i>				
Chicoutimi, hôpital de marine.....	1,000 02	523 59		1,523 61
Coaticook, bureau de poste.....	2,132 66			2,132 66
Dundee, douane		954 94		954 94
Grosse-Île, station de quarantaine.....	7,468 82			7,468 82
Hull, bureau de poste, etc. (nouveau).....	20,681 84			20,681 84
do (temporaire).....		465 02		465 02
Montréal, salles d'armes.....	46,736 65			46,736 65
do bureaux des examinat. du service civil.....		20 00		20 00
do douane		1,838 95		1,838 95
do salle d'exercice		71 83		71 83
do entrepôt de vérification	229 00	701 23		930 23
do bureau du revenu de l'intérieur.....		924 99		924 99
do bureau de poste.....	6,163 02	990 65		7,153 67
do édifices publics		900 00		900 00
Québec, édifices de la citadelle.....		1,493 11		1,493 11
do "rocher" do	5,320 90			5,320 90
do commis des travaux publics		536 03		536 03
do bureau des inspecteurs-mesureurs de bois.....		1,181 53		1,181 53
do douane.....	4,342 00	465 48		4,807 48
do salle d'exercice	15,962 62			15,962 62
do entrepôt de vérification	6,425 43	146 15		6,571 58
do bâtiment des immigrants	12,617 03			12,617 03
do hôpital de marine.....		403 98		403 98
do observatoire	887 00	1,736 20		2,623 20
do bureau de poste		1,190 93		1,190 93
do édifices publics		875 00		875 00
do bâtiment du quai de la reine.....		1,500 77		1,500 77
Sherbrooke, bureau de poste, etc.....	3,526 38	30 98		3,557 36
Sorel do	15,973 70			15,973 70
Sainte-Anne-de-Restigouche, bâtim. des Sauvages	745 70			745 70
Saint-Jérôme, bureau de poste, etc.....	4,052 00			4,052 00
Saint-Jean do		9 75		9 75
Saint-Régis, douane	10 00			10 00
Saint-Vincent-de-Paul, pénitencier	35,028 37			35,028 37
Trois-Rivières, douane.....		3,607 43		3,607 43
do bureau de poste		1,772 03		1,772 03
Valleyfield, bureau du revenu de l'intérieur.....	107 10			107 10
<i>Ontario.</i>				
Amherstburg, bureau de poste, etc.....	638 90			638 90
Barrie do	6,663 84	108 30		6,772 14
Belleville do	1,595 16	93 55		1,688 71
Berlin do	48 70	99 80		148 50
A reporter	365,375 77	42,137 45		407,513 22

ANNEXE N° 1—Suite.

Désignation des travaux.	Construc- tion.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Report.....	365,375 77	42,137 45	.....	407,513 22
ÉDIFICES PUBLICS—Suite.				
Ontario—Suite.				
Brantford, bureau de poste, etc.....	69 49	15 45	.....	84 94
Brockville do	1,945 51	182 14	.....	2,127 65
Chatham do	262 50	43 25	.....	305 75
Clifton do	16 50	44 90	.....	61 40
Cornwall do	46 50	95 40	.....	141 90
Galt do	9,419 33	.....	.....	9,419 33
Gananoque do .....	.....	42 75	.....	42 75
Guelph do .....	.....	22 90	.....	22 90
Hamilton, maison de douane.....	.....	5 00	.....	5 00
do salle d'exercice.....	87 25	.....	.....	87 25
do bureau de poste, etc.....	45,697 69	.....	.....	45,697 69
Kingston, bureaux des examinat. du service civil..	.....	19 02	.....	19 02
do maison de douane.....	.....	9 35	.....	9 35
do pénitencier.....	20,713 52	14 16	.....	20,727 68
do bureau de poste.....	.....	6 18	.....	6 18
London, maison de douane.....	28,431 11	575 04	.....	29,006 15
do école d'infanterie.....	74,595 15	.....	.....	74,595 15
do édifices militaires.....	.....	51 33	.....	51 33
do bureau de poste.....	.....	249 43	.....	249 43
Napanee, do etc.....	3,060 60	.....	.....	3,060 60
Orangeville, bureau de poste, etc.....	6,879 28	.....	.....	6,879 28
Ottawa, entrepôt de vérification.....	2,728 53	116 10	.....	2,844 63
do ferme expérimentale.....	3,401 54	.....	.....	3,401 54
do musée géologique.....	.....	598 32	.....	598 32
do galerie nationale des arts.....	.....	.....	780 50	780 50
do bureau de poste, etc.....	671 48	.....	.....	671 48
do bureau d'imprimerie.....	702 80	.....	.....	702 80
do édifices du parlement.....	922 88	142,685 50	.....	143,608 38
do do lumière électrique.....	14,260 83	.....	.....	14,260 83
do do gaz.....	.....	.....	24,646 72	24,646 72
do do terrains.....	.....	.....	12,992 04	12,992 04
do do chauffage.....	.....	.....	48,439 52	48,439 52
do do enlèv. de la neige.....	.....	.....	3,226 16	3,226 16
do do service de téléphone.....	.....	.....	2,288 61	2,288 61
do do eau.....	.....	.....	12,878 28	12,878 28
do do de la rue Wellington.....	98,057 95	.....	.....	98,057 95
do cour suprême.....	.....	600 71	.....	600 71
Pembroke, bureau de poste, etc.....	2,667 25	.....	.....	2,667 25
Peterborough do	15,984 70	.....	.....	15,984 70
Port-Hope do	4,357 26	12 25	.....	4,369 51
Rideau Hall.....	.....	29,550 71	.....	29,550 71
do combustible et éclairage.....	.....	.....	8,000 00	8,000 00
do enlèvement de la neige.....	.....	.....	542 40	542 40
Sainte-Catherine, bureau de poste, etc.....	.....	59 65	.....	59 65
Saint-Thomas do	3,141 84	.....	.....	3,141 84
Stratford do .....	.....	162 50	.....	162 50
Toronto, bureaux des examinat. du service civil..	.....	47 28	.....	47 28
do maison de douane.....	.....	1,081 57	.....	1,081 57
do entrepôt de vérification.....	9,258 28	1,360 39	.....	10,618 67
do bâtiment des immigrants.....	.....	159 48	.....	159 48
do bureau du revenu de l'intérieur.....	3,675 49	270 47	.....	3,945 96
do vieux forts.....	61 43	.....	.....	61 43
do bureau de poste.....	8,654 29	1 80	.....	8,656 09
A reporter.....	725,146 75	220,220 48	113,794 23	1,059,161 46

ANNEXE N° 1—Suite.

Désignation des travaux.	Construc- tion.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Report	725,146 75	220,220 48	113,794 23	1,059,161 46
EDIFICES PUBLICS—Suite.				
<i>Ontario—Fin.</i>				
Trenton, bureau de poste, etc.....	4,058 49			4,058 49
Windsor do	1,939 64	63 90		2,003 54
<i>Manitoba.</i>				
Montagne-de-Pierre, pénitencier.....	40,681 73	50 00		40,731 73
Winnipeg, bureau de l'architecte		798 22		798 22
do maison de douane	5,082 05	82 80		5,164 85
do salle d'exercice	1,491 50			1,491 50
do école d'infanterie.....	12,971 90			12,971 90
do bureau de poste (nouveau).....	44,812 45			44,812 45
do do (ancien).....		180 00		180 00
do do (temporaire).....		114 25		114 25
<i>Territoires du Nord-Ouest.</i>				
Baraques en général	165 50			165 50
Battleford, casernes.....	30,184 20			30,184 20
do bâtiment des immigrants.....		100 00		100 00
do école industrielle.....	300 00			300 00
do bureau d'enregistrement		1,274 50		1,274 50
Birtle, bâtiment des immigrants.....		29 50		29 50
Calgary, casernes	2,246 63			2,246 63
do bâtiment des immigrants.....	580 00			580 00
Fort-McLeod, casernes	6,258 75			6,258 75
Fort-Saskatchewan, casernes.....	1,500 04			1,500 04
High-River, école industrielle	3,793 30			3,793 30
Lethbridge, casernes	23,855 34			23,855 34
Maple-Creek do	1,597 57			1,597 57
Medicine-Hat do	140 85			140 85
do bâtiment des immigrants.....	620 00			620 00
do bureau de poste.....		10 25		10 25
Pincher-Creek, baraques	15 00			15 00
Prince-Albert do	10,169 62			10,169 62
do palais de justice et prison.....	20,031 88			20,031 88
Edifices publics en général		2,768 70		2,768 70
Qu'Appelle, bâtiments des immigrants		6 10		6 10
do école industrielle	4,256 44			4,256 44
Regina, casernes.....	45,547 95			45,547 95
do chambre du conseil	1,642 74			1,642 74
do palais de justice.....	449 49	15 40		464 89
do bureau des terres fédérales		10 00		10 00
do prison et asile des aliénés.....	1,666 27			1,666 27
do résidence du lieutenant-gouverneur	547 72			547 72
do bureau de poste.....	1,907 41			1,907 41
do manège de la police à cheval	219 07			219 07
<i>Colombie-Britannique.</i>				
Albert Head, station de quarantaine, Vancouver...	1,337 33			1,337 33
New-Westminster, pénitencier	34,640 98			34,640 98
do bureau de poste.....		403 00		403 00
Victoria, maison de douane.....		2 00		2 00
do bâtiment des immigrants.....		861 33		861 33
do bureau de poste		562 26		562 26
A reporter.....	1,029,853 59	227,552 69	113,794 23	1,371,205 51

ANNEXE N^o 1—*Suite.*

		Construc- tion.	Répara- tions.	Personnel et entretien.	Total.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
ÉDIFICES PUBLICS.					
Report.....		1,029,858 59	227,552 69	113,794 23	1,371,205 51
DÉPENSES POUR CERTAINS SERVICES.					
	Appointe- ments des mécani- ciens, etc.	Chauffage	Eclairage.	Eau.	
	\$ cts.	\$ cts.			
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>					
Amherst, bureau de poste, etc..	268 64	251 94	47 92	.....	566 50
Antigonish do	15 00	111 69	.....	.....	126 69
Baddeck do	104 46	84 65	2 45	.....	191 56
Halifax, édifice fédéral	2,234 46	735 34	1,887 00	736 46	5,593 26
do entrepôt de vérification	183 32	31 80	21 45	100 00	336 57
do pénitencier	450 00	32 25	.....	.....	482 25
New-Glasgow, bur. de poste, etc.	266 67	170 37	36 66	.....	473 70
Pictou, douane .....	.....	135 60	.....	.....	135 60
do hôpital de marine .....	.....	32 85	.....	.....	32 85
Truro, bureau de poste, etc.....	400 03	93 00	40 62	43 34	576 99
Windsor do	366 63	65 36	88 50	26 24	546 73
Yarmouth do	199 98	229 60	141 12	36 00	606 70
<i>Ile du Prince-Edouard.</i>					
Charlottetown, édifice fédéral..	1,523 96	732 86	565 37	20 75	2,842 94
Montague, bureau de poste, etc.	.....	51 12	.....	.....	51 12
Summerside do	433 37	242 41	14 03	.....	689 81
<i>Nouveau-Brunswick.</i>					
Bathurst, bureau de poste, etc.	.....	16 50	.....	.....	16 50
Carleton, St-Jean, b de poste, etc	.....	101 22	75 00	36 67	212 89
Chatham, bureau de poste, etc.	.....	146 70	72 80	.....	219 50
Frédéricton do	399 96	300 90	244 09	26 50	971 45
Moncton do	399 98	256 81	556 51	117 42	1,330 70
Newcastle do	299 97	457 16	131 40	.....	888 53
Portland do	45 00	.....	.....	.....	45 00
Saint-Jean, douane	1,645 04	1,489 41	97 66	458 90	3,691 01
do hôpital de marine..	.....	356 82	251 20	25 86	633 88
do pénitencier	450 00	46 00	7 50	.....	503 50
do bureau de poste....	1,212 50	466 61	2,142 17	532 41	4,353 69
do édifices publics en général .....	.....	.....	.....	18 37	18 37
do caisse d'épargne....	.....	182 97	50 00	.....	232 97
St-Stephen, bur. de poste, etc...	145 83	161 06	.....	.....	306 89
Sussex do	399 96	37 83	0 60	.....	438 39
Woodstock do	433 34	286 12	12 30	34 00	765 76
<i>Québec.</i>					
Hull, bureau de poste, etc.....	.....	157 25	24 32	60 00	241 57
Montréal, douane.....	1,226 00	1,340 41	278 70	.....	2,839 11
do salle d'exercice	502 50	.....	.....	.....	502 50
do entrepôt de vérificat..	925 00	1,869 10	291 90	.....	3,086 00
do bur. du revenu de l'in.	720 00	250 77	146 80	.....	1,117 57
do bureau de poste.....	1,007 48	1,089 08	3,369 55	1,184 51	6,650 62
A reporter.....	16,251 06	12,013 47	10,597 62	3,457 43	42,319 68

ANNEXE N° 1—*Suite.*

		Construc- tion.	Répara- tions.	Personnel et entretien.	Total.
ÉDIFICES PUBLICS— <i>Suite.</i>		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Report.....		1,029,858 59	227,552 69	113,791 23	1,371,205 51
DÉPENSES POUR CERTAINS SER- VICES— <i>Suite.</i>					
<i>Québec—Fin.</i>					
Report.....	16,251 06	12,013 47	10,597 62	3,457 43	42,319 58
Montréal, bureau de poste, rue Notre-Dame			10 25	14 00	24 25
do bureau de poste, rue Saint-Laurent.....			9 95		9 95
do bureau de poste, rue Sainte-Catherine.....			13 10	7 00	20 10
Québec, édifices de la citadelle.	46 25	168 02	95 50		309 77
do bur. des ins.-mes. de bois	382 50	42 00			424 50
do douane		1,155 20	62 61	20 00	1,237 81
do entrepôt de vérification	900 00	526 17			1,426 17
do hôpital de marine.....		1,293 35			1,293 35
do bureau de poste.....		345 10	605 02		950 12
Sherbrooke, bur. de poste, etc.	359 96	269 93	340 49	55 00	1,065 38
Sorel do	309 96	319 00	21 98		650 94
Saint-Jean do	337 42	152 00	14 43		503 85
St-Vincent-de-Paul, pénitencier		69 28			69 28
Trois-Rivières, douane	699 98	325 29		36 38	1,061 65
do bureau de poste.	367 84	170 00	303 16	130 00	971 00
<i>Ontario.</i>					
Amherstburg, bur. de poste, etc	400 03	233 00			633 03
Barrie do	399 96	420 75	279 18	50 00	1,149 89
Belleville do	600 00	313 25	391 80	13 00	1,318 05
Berlin do	400 03	229 58	161 65		791 26
Brantford do	600 00	358 39	291 40		1,249 79
Brockville do	400 03	336 88	392 85	142 43	1,272 19
Chatham do	849 96	370 37	287 37		1,457 70
Clifton do	399 96	337 00	51 67	36 25	824 88
Cobourg do	345 00	62 50	101 87		509 37
Corunwall do	365 04	300 72	262 49	10 75	939 00
Galt do	308 85	295 00			603 85
Gananoque, douane		130 00			130 00
Guelp, bureau de poste, etc....	399 96	4 00	299 35	19 89	723 20
Hamilton, douane	45 00	40 80	30 32		116 12
do bureau de poste	809 72	1,409 80	1,164 12	100 00	3,483 64
Kingston, douane		426 99	20 30	20 00	467 29
do bur. du revenu de l'in.			18 20	13 51	31 71
do collège militaire.....	1,440 00				1,440 00
do pénitencier	779 15				779 15
do bureau de poste.....		304 50	241 21	45 00	590 71
London, douane	999 99	693 40	303 15	27 73	2,024 27
do bureau de poste.....	570 06	729 23	648 55	36 00	1,983 78
Orangeville, bur. de poste, etc.	316 63	235 92	85 08		637 64
Ottawa do			493 60		493 60
A reporter.....	30,124 28	24,080 90	17,548 27	4,234 37	75,987 82

ANNEXE N° 1—*Suite.*

		Construc- tion.	Répara- tion.	Personnel et entretien.	Total.
EDIFICES PUBLICS— <i>Fin.</i>		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Report		1,029,858 59	227,552 69	113,794 23	1,371,205 51
DÉPENSES POUR CERTAINS SERVI- CES— <i>Suite.</i>					
<i>Ontario—Fin.</i>					
Report	30,124 28	24,080 90	17,548 27	4,234 37	75,987 82
Port-Hope, bureau de poste, etc	399 96	270 00	225 05	.....	895 01
Stratford do	650 00	261 12	445 14	70 89	1,427 15
Sainte-Catherine do	399 96	220 36	267 25	50 63	938 20
Saint-Thomas do	399 96	390 02	212 62	44 40	1,047 00
Toronto, douane	695 95	752 47	186 75	60 00	1,695 17
do entrepôt de vérifica.....	786 00	496 10	15 51	70 00	1,367 61
do bur. du revenu de l'int.	665 00	472 07	104 37	40 50	1,281 94
Toronto, bureau de poste.....	1,239 50	947 01	2,161 12	659 71	5,007 34
Windsor co etc....	1,000 03	445 35	638 99	63 20	2,147 57
Ile Wolfe, douane.....	.....	42 00	.....	.....	42 00
<i>Manitoba.</i>					
Winnipeg; douane .....	.....	255 00	18 00	.....	273 00
do bur. des terres fédér.	.....	538 00	42 60	.....	580 60
do bur. de poste.....	541 50	1,125 00	415 11	252 25	2,333 86
do do (tempor.)	.....	.....	59 41	.....	59 41
<i>Territoires du Nord-Ouest.</i>					
Battleford, résidence du lieutenant-gouverneur.....	75 00	.....	.....	.....	75 00
Prince-Albert, palais de justice.	.....	6 00	.....	.....	6 00
Régina, bur. du commis des trav	.....	40 00	.....	.....	40 00
do palais de justice.....	405 00	416 58	.....	8 00	829 58
do prison et asile des alié- nés	135 00	120 00	9 80	.....	264 80
do bureau de poste.....	.....	402 11	.....	.....	402 11
<i>Colombie-Britannique.</i>					
Nanaimo, bureau de poste.....	550 00	95 00	.....	99 00	744 00
New-Westminster, bur. de poste	650 00	81 37	.....	.....	731 37
Victoria, douane .....	.....	83 00	.....	.....	83 00
do bureau de poste.....	.....	335 12	802 87	15 00	1,152 99
EDIFICES PUBLICS EN GÉNÉRAL.....	.....	1,648 99	.....	.....	1,648 99
	38,717 14	33,523 57	23,152 86	5,667 95	101,061 52
A reporter.....	.....	1,029,858 59	227,552 69	214,855 75	1,472,267 03

ANNEXE N^o 1.—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construc- tion.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Report.....	1,029,858 59	227,552 69	214,855 75	1,472,267 03
HAVRES ET BRISE-LAMES.				
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>				
Arisaig, jetée.....		3,376 93		3,376 93
Bayfield, jetée.....		118 98		118 98
Baie du Saint-Laurent.....	664 81			664 81
Birch Islands.....	500 00			500 00
Blue Rock.....	1,534 41			1,534 41
Boularderie.....	722 88			722 88
Broad Cove.....	683 90			683 90
Brulé.....	499 19			499 19
Creek du Canada.....	672 72			672 72
Cap la Ronde.....	497 50			497 50
Canal de Chester.....	449 71			449 71
Chipman, Ruisseau de.....		299 77		299 77
Cow Bay (<i>Baie des Vaches</i>).....	9,301 85			9,301 85
Digby, jetée.....	767 62			767 62
Est, rivière de l'.....	499 99			499 99
Economy, brise-lames de.....	951 19			951 19
Fox Island ou Laurenceton.....	2,563 69			2,563 69
Great Tancook, Ile.....	1,167 34			1,167 34
Great Village River (<i>Rivière du Grand Village</i>).....	2,900 00			2,900 00
Gros Nez.....	100 00			100 00
Havres en général—proportion des dépenses.....		3,200 30		3,200 30
Harbourville.....	2,970 30			2,970 30
Indian Islands (<i>Ile des Sauvages</i>).....	1,000 00			1,000 00
Kingsport.....	856 16			856 16
Lismore.....	1,548 49			1,548 49
Mabou, port de.....	1,931 05			1,931 05
Margaretville, brise-lames.....	6,082 36			6,082 36
Morden, jetée.....		400 00		400 00
McNair, anse de.....		79 31		79 31
Parrsboro', jetée.....	2,000 00			2,000 00
Petite Rivière.....	563 37			563 37
Picket, rivière de.....		499 98		499 98
Port Greville.....	4,929 18			4,929 18
Sheet Harbour.....	78 84			78 84
South Ingonish.....		932 36		932 36
Surette's ou île de la P'te. Rloignée et riv. au Castor.....	960 12			960 12
Three Fathom Harbour (<i>Havre des Trois Brasses</i>).....		25 00		25 00
West Pubnico (<i>Pubnico-Ouest</i>).....	998 62			998 62
White Point (<i>Pointe-Blanche</i>).....	1,004 92			1,004 92
Whycomagh.....	499 96			499 96
Yarmouth, havre de—Enlèvement du roc.....	576 59			576 59
<i>Ile du Prince-Edouard.</i>				
Cascumpec.....	3,154 72			3,154 72
Georgetown, jetée de la reine.....		334 67		334 67
Havres en général.....		3,200 29		3,200 29
Keirs, rivage de.....		7 25		7 25
Miminegash.....		215 97		215 97
New London.....	1,524 28			1,524 28
Nine Mile Creek (<i>Creek des Neuf Milles</i>).....		97 66		97 66
A reporter.....	1,085,014 35	240,341 16	214,855 75	1,540,211 26

ANNEXE n° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Con- struction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Report.....	1,085,014 35	240,341 16	214,855 75	1,540,211 26
HAVRES ET BRISE-LAMES—<i>Suite.</i>				
<i>Ile du Prince-Edouard—Fin.</i>				
Port-Selkirk.....	729 80			729 80
Red-Point.....		199 97		199 97
Rustico.....		70 00		70 00
Souris.....	1,730 63			1,730 63
Sturgeon river (<i>riv. aux Esturgeons</i>).....		50 00		50 00
<i>Nouveau-Brunswick.</i>				
Cap Tormentine, havre de.....	7,705 74			7,705 74
Clifton, brise-lames.....	582 11			582 11
Dalhousie, quai de déstéage.....	213 85			213 85
Elm-Tree.....		25 00		25 00
Grande-Anse.....	1,743 84			1,743 84
Grand-Lac, Jemseg.....	1,000 00			1,000 00
Havres en général.....		3,200 29		3,200 29
Hopewell, Cap.....		299 94		299 94
Quaco.....		198 63		198 63
Rivière Saint-François.....	474 67			474 67
Saint-Jean, havre de.....	56,621 14			56,621 14
Saint-Jean, rivière.....	3,892 29			3,892 29
do enlèvement de chicots.....		250 00		250 00
do riv. des Chutes à l'île à l'Ours.....	1,895 58			1,895 58
do île à l'Ours et Frédéricion.....	998 41			998 41
do Frédéricion et Woodstock.....	881 91			881 91
Shippegan, havre de.....	1,200 00			1,200 00
Tynemouth ou Ten-Mile Creek.....	998 07			998 07
Upper-Salmon, rivière.....	2,453 82			2,453 82
<i>Québec.</i>				
Agnès, jetée d', lac Mégantic.....		59 00		59 00
Anse Saint-Jean, jetée.....	865 28			865 28
Barachois de Malbaie.....	470 45			470 45
Bagotville, jetée (Saint-Alphonse).....	1,060 73	209 75		1,270 47
Baie Saint-Paul, jetée.....	1,170 60			1,170 60
Belœil, jetées.....		254 65	116 00	370 65
Berthier (<i>en bas</i>), jetée.....		500 00		500 00
do (<i>en haut</i>), do.....	1,611 04			1,611 04
Bic, jetée.....	767 01			767 01
Cap à l'Aigle, jetée.....		168 83		168 83
Cascades, jetée.....	3,013 49			3,013 49
Cèdres, jetée.....		50 09		50 09
Château-Richer, jetée.....	1,052 04			1,052 04
Chicoutimi, jetée.....	1,390 35			1,390 35
Ditchfield, lac Mégantic, jetée.....	1,484 75			1,484 75
Doucet's-Landing.....	1,826 53			1,826 53
Etang-du-Nord, îles de la Madeleine, jetée.....	9,906 13			9,906 13
Pointe-au-Père—Examen p. jetée en eau profonde.....			2,501 69	2,501 69
Gatineau, Pointe de la—jetée de protection.....	216 14			216 14
A reporter.....	1,192,970 74	245,870 31	217,473 44	1,656,314 49

ANNEXE n° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Con-	Réparations.	Personnel et	Total.
	struction.		entretien.	
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Report.....	1,192,970 74	245,870 31	217,473 44	1,656,314 49
HAVRES ET BRISE-LAMES—<i>Suite.</i>				
<i>Québec—Suite.</i>				
Grand Pabos.....	762 14			762 14
Grandes Bergeronnes.....	250 01			250 01
Havres en général.....		11,736 12		11,736 12
Île Perrot, jetée.....	383 51			383 51
Kamouraska, jetée.....	3,279 93			3,279 93
Lanoraie, jetée.....	6,726 76			6,726 76
Laprairie, brise-glaces.....	6,736 19			6,736 19
Les Eboulements, jetée.....		597 11		597 11
Lévis, quai du hangar aux immigrants.....	751 50			751 50
Longueuil, quai.....	2,169 24			2,169 24
Malbaie, jetée.....		54 65		54 65
Matane, jetée.....		500 21		500 21
New Carlisle, jetée.....	11,460 77			11,460 77
Newport, embouchure de la rivière.....	2,101 78			2,101 78
Percé, jetée.....	2,705 92			2,705 92
Jetées en aval de Québec.....		7,041 63		7,041 63
Port-Daniel, jetée.....	285 29			285 29
Québec, de la dunane.....		567 83		567 83
do havre de.....			694 38	694 38
do quai de la reine.....		4,159 94		4,159 94
Rivière Blanche, jetée.....	2,139 26			2,139 26
do Bras Saint-Nicolas.....	1,200 00			1,200 00
do des Prairies.....	336 38			336 38
do du Lièvre.....	2,029 56			2,029 56
do du Loup (<i>en bas</i>), jetée.....		3,169 76		3,169 76
do Nicolet.....	6,778 32			6,778 32
do Ouelle, jetée—Pointe aux Orignaux.....	3,609 83			3,609 83
do Richelieu, quai à Lacolle.....	340 00			340 00
do Rimouski.....	1,000 00			1,000 00
do Saguenay, c'nal en aval de Chicoutimi..	4,799 31			4,799 31
do do Grande-Décharge.....	4,787 70			4,787 70
do Sainte-Anne-de-Beaupré.....	937 85			937 85
do Saint-Laurent.....			48 53	48 53
do do enlèvem. de chaînes et ancres.....	4,791 82			4,791 82
do do levée hydrographique.....			2,761 03	2,761 03
do do Montréal, enquête sur les inondations.....			11,984 60	11,984 60
do Saint-Louis.....	1,608 37			1,608 37
do Saint-Placide.....	4,608 00			4,608 00
do Touladie, chemin de halage.....	197 82			197 82
do Verte.....	1,003 48			1,003 48
do Yamaska.....	26,219 09		77 50	26,296 59
Sainte-Anne de Bellevue, jetée.....	736 29			736 29
do de la Pocatière, jetée.....	2,125 07			2,125 07
do de Sorel, jetée.....	836 66			836 66
Sainte-Famille, jetée.....	300 04			300 04
Saint-François (Ile d'Orléans), jetée.....	1,203 95			1,203 95
Sainte-Irénée, jetée.....	3,284 87			3,284 87
Saint-Jean (Ile d'Orléans), jetée.....	1,009 20			1,009 20
Saint-Laurent, jetée.....	1,304 67			1,304 67
Saint-Michel, jetée.....		815 44		815 44
Saint-Thomas, jetée.....	1,999 96			1,999 96
A reporter.....	1,309,771 28	274,513 00	233,039 48	1,817,323 76

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Con- struction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Report	1,309,771 28	274,513 00	233,039 48	1,817,323 6
HAVRES ET BRISE-LAMES—<i>Suite.</i>				
<i>Québec—Fin.</i>				
Saint-Zotique, jetée	1,165 23			1,165 23
Trois-Rivières, port de			90 77	90 77
Trois-Pistoles, jetée	4,359 56			4,359 56
<i>Ontario.</i>				
Bayfield, port de		150 00		150 00
Belle Rivière	196 50			196 50
Belleville, port de	1,755 51			1,755 51
Burlington, canal de la Baie		295 79	512 19	807 98
Chantry, Ile	2,538 60			2,538 60
Cobourg, port de	4,891 73			4,891 73
Collingwood, port de	4,884 00			4,884 00
Goderich, port de			22 50	22 50
Havres en général		6,151 60		6,151 60
Hilton ou Marksdale, lac Huron	3,301 99			3,301 99
Kaministiquia, rivière	21,763 55			21,763 55
Kincardine, port de	3,086 42			3,086 42
Kingston do	4,347 02			4,347 02
Kingsville do	3,564 81			3,564 81
Little Bear Creek (<i>Creek du Petit-Ours</i>)	326 71			326 71
Little Current (<i>Petit-Courant</i>)	6,353 02			6,353 02
Little Nation River (<i>Rivière de la Petite Nation</i>)	1,000 00			1,000 00
McGregor, creek de	1,714 31			1,714 31
Midland, port de	4,688 68			4,688 68
Oakville do	4,437 25			4,437 25
Owen-Sound do	9,977 20			9,977 20
Port-Arthur do	18,205 94			18,205 94
Port-Elgin do	2,731 32			2,731 32
Port-Hope do	970 06			970 06
Rivière-aux-Pêches	2,232 50			2,232 50
Rivière Rideau, Ottawa—jetée de protection	3,078 55			3,078 55
Saugeen, jetée de la rivière	3,930 38			3,930 38
Sault-Sainte-Marie	16 74			16 74
Summerstown, port de	6,171 05			6,171 05
Thornbury do	1,818 48			1,818 48
Toronto do	11,374 41			11,374 41
<i>Manitoba.</i>				
Assiniboine, rivière—Examen des inondations			4,170 39	4,170 39
Havres en général		3,377 00		3,377 00
<i>Territoires du Nord-Ouest.</i>				
Saskatchewan-Nord, rivière	15,134 08			15,134 08
Saint-Laurent, passage d'eau	47 53			47 53
A reporter	1,459,834 41	284,487 39	237,835 33	1,982,157 13

ANNEXE N° 1—Fin.

Désignation des travaux.	Con- struction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Report	1,459,834 41	284,487 39	237,835 33	1,982,157 13
HAVRES ET BRISE-LARMES—Fin.				
<i>Colombie-Britannique.</i>				
Cowichan, rivière	1,760 00	.....	.....	1,760 00
Esquimalt, bassin de radoub	207,308 24	.....	.....	207,308 24
Fraser, rivière	8,035 41	.....	.....	8,035 41
Havres en général .....	.....	56 55	.....	56 55
Kicking Horse, rivière, ou Kootenay	535 08	.....	.....	535 08
Nanaimo, port de—Grand Portage	741 52	.....	.....	741 52
Nicomeckel, rivière—Enlèvement de chicots	912 50	.....	.....	912 50
Victoria, port de—Rocher Dredger	4,490 00	.....	.....	4,490 00
HAVRES EN GÉNÉRAL .....	.....	.....	8,663 62	8,663 62
DRAGUEURS	10,185 47	33,578 03	.....	43,763 50
DRAGAGE.				
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>				
Aspy, baie	\$1,282 60	.....	.....	.....
Chéticamp	4,361 50	.....	.....	.....
Granton	816 27	.....	.....	.....
Halifax	1,269 76	.....	.....	.....
Petite Baie Glacée	973 49	.....	.....	.....
Tatamagouche	5,464 28	.....	.....	.....
Yarmouth	4,354 65	.....	.....	.....
	<u>\$18,522 55</u>	.....	.....	.....
<i>Ile du Prince-Edouard.</i>				
Tignish	4,988 39	.....	.....	.....
<i>Nouveau-Brunswick.</i>				
Belle Isle	\$2,308 72	.....	.....	.....
Cocagne	3,047 46	.....	.....	.....
Saint-Jean, port de	1,132 88	.....	.....	.....
	6,489 06	.....	.....	.....
EN GÉNÉRAL	22 41	.....	.....	.....
Total, provinces maritimes...	<u>\$30,022 41</u>	.....	.....	.....
<i>Quebec.</i>				
Laprairie, port de	\$1,257 72	.....	.....	.....
Rivière à la Grasse (Rigaud)	2,022 83	.....	.....	.....
do du Loup (<i>en bas</i>)	1,306 02	.....	.....	.....
do do (<i>en haut</i>)	1,749 07	.....	.....	.....
do Ottawa—En amont de Pembroke	1,206 10	.....	.....	.....
A reporter	7,541 74	30,022 41	1,693,802 63	318,121 97
			246,498 95	2,258,423 55

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction		Réparations		Personnel et entretien.		Total.					
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.				
Report.....	\$7,541	74	\$30,022	41	1,693,802	63	318,121	97	246,498	95	2,258,423	55
DRAGAGE—Fin.												
<i>Québec—Fin.</i>												
Rivière Richelieu.....	1,118	95										
do Ste-Anne de Belle- vue	554	26										
do Saint-François.....	4,233	08										
do Saint-Louis.....	69	25										
do Saint-Maurice.....	4,091	99										
do Saint-Placide.....	178	87										
Vaudreuil.....	339	84										
En général	938	73										
			19,066	71								
<i>Ontario.</i>												
Cobourg.....	\$2,657	90										
Goderich	565	21										
Kincardine	430	99										
Lion's-Head	646	53										
Creek du Petit-Ours	500	00										
Creek McGregor.....	1,300	00										
Port-Elgin	1,428	62										
Port-Hope.....	2,624	50										
Rivière Ottawa—En amont de Pembroke	1,107	50										
Southampton.....	1,191	45										
Summerstown	5,959	19										
Thornbury.....	1,185	55										
En général	653	53										
			20,250	97								
<i>Manitoba.</i>												
Lac Winnipeg—Embou- chure de la rivière à la Vase Blanche.....	\$1,497	86										
Rivière-Rouge—A l'embou- chure.....	7,571	11										
En général.....	432	21										
			9,501	18								
<i>Colombie-Britannique.</i>												
Rivière-Fraser, en amont de New-Westminster.....	\$10,355	78										
Shoal Bay.....	2,259	34										
Victoria, havre de.....	2,402	00										
			\$15,017	12								
EN[GÉNÉRAL.....	5,781	53										
			99,639	92								
A reporter	179,344	2	55		318,121	97			246,498	95	2,358,063	47

ANNEXE N° 1—Suite.

Désignation des travaux.	Construc- tion.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Report.....	1,793,442 55	318,121 97	246,498 95	2,358,063 47
GLISSOIRES ET ESTACADES.				
Saguenay, travaux du district du	3,145 12	221 32	1,245 22	4,611 66
Saint-Maurice do	25 12	18,751 96	19,198 46	37,975 54
Ottawa do			23,567 31	23,567 31
do glissoires de la rivière.....	\$11,857 19	7,444 33		7,444 33
do do (Carillon).....		2,309 02		2,309 02
do do (Rapides des Quinze)		2,500 00		2,500 00
Gatineau, glissoires de la rivière.....	719 63	5,201 25		5,201 25
Madawaska do do	6,050 93	20,630 40		20,630 40
Noire do do	101 19	1,322 01		1,322 01
Goulonge do do	349 20	10,074 99		10,074 99
Pétéwawa do do	1,552 26			
Newcastle, travaux du district de		7,379 14	2,657 20	10,036 34
PONTS ET CHEMINS.				
Pont du chenal du Calumet, rivière Ottawa	5,000 00			5,000 00
Pont du Portage-du-Fort	7,281 88			7,281 88
Pont Des Joachims	28 65			28 65
Ottawa, pont de la glissoire de la Chaudière.....		91 50		91 50
do pont Dufferin		4,273 66		4,273 66
do pont de la rue Maria		223 06		223 06
do pont des Sapeurs		656 55		656 55
do pont Suspendu Union.....		2,074 32		2,074 32
do pont de la rue Saint-Patrice		210 27		210 27
do do Wellington.....		10,555 50		10,555 50
Pont de la rivière Rideau, New-Edinburgh	2,000 00			2,000 00
Pont de la rivière de l'Arc, près de Calgary.....	1,805 93			1,805 93
do do du Coude.....	2,000 00			2,000 00
Chemin de Témiscouata.....		749 76		749 76
LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES.				
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>				
Côte Est du Cap-Breton à New-Haven ou Neill's Harbour.....	279 01			279 01
Halifax et Canso	1,000 00			1,000 00
Mabou à Chéticamp.....	3,995 38			3,995 38
<i>Île du Prince-Edouard.</i>				
Entre l'Île et la terre ferme (subvention).....			1,946 66	1,946 66
<i>Québec.</i>				
Côte nord du Saint-Laurent, vers la Pointe-aux- Esquimaux.....	7,435 75			7,435 75
<i>Victoria.</i>				
Bath et île Amherst.....			74 07	74 07
A reporter	1,856,290 99	383,939 41	295,187 87	2,535,418 27

ANNEXE N° 1—Fin.

Désignation des travaux.	Construc- tion.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Report.....	1,856,290 99	383,939 41	295,187 87	2,535,418 27
LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES—Fin.				
<i>Territoires du Nord-Ouest.</i>				
Battleford à Edmonton <i>viâ</i> Fort-Pitt.....	33,568 83	.....	.....	33,568 83
Dunmore à Fort-McLeod, et Mâchoire-d'Orignal à Montagne-des-Bois.....	3,609 46	.....	.....	3,609 46
Lignes télégraphiques en général.....	.....	.....	16,693 57	16,693 57
<i>Colombie-Britannique.</i>				
Lignes télégraphiques en général.....	.....	.....	11,078 44	11,078 44
Lignes télégraphiques et câbles sous-marins, bas du fleuve Saint-Laurent et provinces maritimes...	.....	.....	19,607 94	19,607 94
Service télégraphique en général.....	.....	.....	6,209 18	6,209 18
DIVERS.				
Ottawa, place Cartier.....	2,597 38	.....	.....	2,597 38
do parc de la côte du Major.....	10,453 81	.....	.....	10,453 81
Explorations et inspections.....	.....	.....	35,315 93	35,315 93
Sentences arbitrales.....	.....	.....	13,548 02	13,548 02
Monument à Joseph Brant.....	5,000 00	.....	.....	5,000 00
Agent et dépenses imprévues, Col.-Britannique.....	.....	.....	5,086 52	5,086 52
Exposition coloniale.....	.....	.....	78 72	78 72
Allocation à S. McLaughlin pour photographie.....	.....	.....	400 00	400 00
Gratification à la veuve de feu Michael Scanlon....	.....	.....	110 00	110 00
do Thomas Townsend, additionnelle.....	.....	.....	150 00	150 00
Rapports, Chambre des communes.....	.....	.....	835 10	835 10
Totaux.....	1,911,520 47	383,939 41	404,301 29	2,699,761 17
TRAVAUX AUTORISÉS PAR ACTES SPÉCIAUX DU PARLEMENT.				
Fleuve Saint-Laurent, approfondissement entre Québec et Montréal.....	191,000 00	.....	.....	191,000 00
Améliorations au port de Québec.....	432,795 32	.....	.....	432,795 32
Lévis, bassin de radoub.....	20,000 00	.....	.....	20,000 00
Port des Trois-Rivières.....	203 00	.....	.....	203 00
Totaux.....	643,998 32	.....	.....	643,998 32
Grands totaux.....	2,555,518 79	383,939 41	404,301 29	3,343,759 49

O. DIONNE,
Comptable.DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 27 octobre 1887.

ANNEXE N° 2.

RAPPORT

SUR LES

ÉDIFICES PUBLICS

DU

CANADA

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1887,

PAR

THOMAS FULLER, ARCHITECTE EN CHEF.

ANNEXE No 2.

RAPPORT DE L'ARCHITECTE EN CHEF.

N° de renvoi, 82,208.

BUREAU DE L'ARCHITECTE EN CHEF,
OTTAWA, 22 septembre 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel sur les édifices et travaux publics placés sous mon contrôle, et exécutés pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

THOMAS FULLER,
*Architecte en chef.*M. A. GOBEIL,
Secrétaire ministère des travaux publics, Ottawa.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

AMHERST.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Cet édifice, qui a été décrit dans mon rapport de 1885-86, est terminé, garni et occupé.

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

Commis des travaux, M. Geo. Thompson, Amherst, N.-E.

Entrepreneurs de l'édifice et de l'installation, MM. Rhodes, Currie et Cie,
Amherst, N.-E.

Entrepreneurs de l'appareil de chauffage, MM. Wisdom et Fish, Saint-Jean, N.-B.

ANNAPOLIS.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Un crédit a été porté au budget de 1887-88 pour l'achat d'un emplacement et la construction d'un édifice public.

BADDECK.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Cet édifice est terminé, garni et occupé.

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

Commis des travaux, M. Neil W. Mackenzie, Baddeck, N.-E.

Entrepreneur de l'édifice, M. R. H. Hill, Hull, P. Q.

Entrepreneur de l'installation de la poste, M. Hector McNeil, Baddeck, N.-E.

Entrepreneur de l'appareil de chauffage, M. Geo. Thompson, New-Glasgow, N.-E.

LUNENBURG.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

On a fait l'acquisition, pour y construire un édifice public, d'un emplacement ayant 120 pieds de front sur la rue King et 80 pieds sur les rues Lincoln et Pelham.

NEW-GLASGOW.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Cet édifice a été terminé, garni et occupé l'automne dernier.

SYDNEY-NORD.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Depuis la date de mon dernier rapport, la construction de cet édifice a été poussée activement; des contrats ont été passés pour l'installation et l'appareil de chauffage, et il sera probablement prêt à être occupé cet automne.

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

Commis des travaux, M. Chs. P. Moffat.

Entrepreneurs de la construction de l'édifice et de l'installation des bureaux, MM. Macdonald, Treen et Anderson, Pictou, N.-E.

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

PICTOU.

DOUANE.

Au cours de sa dernière session, le parlement a voté un crédit pour un appareil de chauffage à l'eau chaude dans cet édifice.

Le département a l'intention de préparer des plans et devis, et de demander des soumissions prochainement.

HÔPITAL DE LA MARINE.

Le parlement a voté un autre crédit pour l'établissement d'un appareil de chauffage dans cet édifice; le département doit préparer les plans et devis, et demander bientôt des soumissions.

SYDNEY, N.-E.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

On a fait l'acquisition d'un emplacement à l'encoignure des rues Charlotte et Dorchester, 103 pieds 6 pouces de front sur la première et 155 sur la seconde.

YARMOUTH.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Depuis la date de mon dernier rapport, cet édifice a été terminé et occupé.

Plans, etc., préparés par le département.

Commis des travaux, M. J. B. Kenney, Yarmouth, N.-E.

Entrepreneurs de la construction et de l'installation, MM. A. E. Milliken et Cie, Moncton, N.-B.

Entrepreneur de l'appareil de chauffage, M. Joseph Muirhead, Halifax.

ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

CHARLOTTETOWN.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Cet édifice est terminé, garni et occupé.

Plans, etc., préparés par le département.

Architectes dirigeants, MM. Stirling et Harris, Charlottetown, I.P.-E.

Commis des travaux, M. Chas. Dalziel.

Entrepreneurs de la construction et de l'installation, M. T. C. Conner, N.-B.

Entrepreneurs de l'appareil d'éclairage au gaz, MM. A. Hermans et Fils, Charlottetown, I.P.-E.

Entrepreneurs de l'appareil de chauffage, MM. McKinnon et McLean, Charlottetown, I.P.-E.

MONTAGUE.

BUREAU DE POSTE.

Cet édifice est terminé.

Avant qu'il ne soit occupé, il reste à compléter des travaux d'installation et de nivellement, et à poser des trottoirs.

Plans, etc., préparés par le département.

Architectes dirigeants, MM. Stirling et Harris, Charlottetown, I.P.-E.

Entrepreneur, M. L. A. Wilmot, Dorchester, N.-B.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

BATHURST.

BUREAU DE POSTE, ETC.

L'édifice est terminé et muni d'un appareil de chauffage à l'eau chaude. Des contrats ont été passés pour l'installation, l'ameublement, etc., et on a lieu de croire que l'édifice sera occupé avant l'automne prochain.

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

Commis des travaux, M. Henry White, Bathurst, N.-B.

Entrepreneur de la construction de l'édifice, M. John Black, Hull, P. Q.

Entrepreneur des installations des bureaux de poste et de douane, M. Samuel Gammon, Bathurst, N. B.

Entrepreneur de l'ameublement, M. Henry Bishop, Bathurst, N.-B.

Entrepreneurs de l'appareil de chauffage, MM. Wisdom et Fish, Saint Jean, N.-B.

On est à faire des trottoirs et des clôtures sur deux côtés. Ces travaux seront terminés à l'automne.

DORCHESTER.

PÉNITENCIER DES PROVINCES MARITIMES.

L'aile affectée aux cellules et la chambre de la chaudière ont été terminées, l'appareil de chauffage à vapeur prolongé jusqu'à la nouvelle aile, les garnitures des cellules presque toutes fournies, et un grand nombre de cellules occupées. Deux porches ont été construits pour protéger les portes cochères des cellules contre la pluie et la neige.

Les peintures de portes, serrures, barreaux, etc., des cellules, ont été réparées et solidées.

La scierie a été réparée, ainsi que sa machine, la chaudière et le mécanisme, et de nouvelles scies rotatives ont été installées.

On a fait un nouveau porche et un cabinet à la boulangerie, qui a été munie d'outils et d'un monte-charge, et peinte.

Une aile de l'hôpital a été divisée par un grillage en fer pour former une salle destinée aux aliénés invalides.

On a construit une porcherie en bois, 20 pieds de long sur 25 de large, avec cheminée en brique, chaudière d'alimentation, appareils d'abattage, etc.

Le cottage du fermier a été peinturé à l'extérieur et muni d'une nouvelle cheminée.

La serre aux légumes a reçu une nouvelle cheminée.

Le plâtrage et le peinturage de la maison de l'intendant ont été réparés, et une nouvelle cheminée a été construite.

On a peinturé le bureau des Travaux publics, le logement du sous-préfet, la maison du mécanicien, la prison, les châssis d'hiver, etc.

La clôture de la cour de la prison a été renforcée.

On a mis cinq nouveaux porches aux cottages des gardes, où des réparations générales considérables ont été faites.

L'atelier de cordonnerie a été agrandi et amélioré.

Des réparations et améliorations générales ont été faites à la buanderie et aux ateliers des tailleurs.

La clôture qui entoure le réservoir a été réparée, de nouveaux robinets ont été installés, les bornes-fontaines ont été drainées, et un abreuvoir permanent a été pratiqué dans le champ en arrière de la prison.

Une grande partie de la menuiserie et du peinturage a été faite par les détenus. Commis des travaux, M. John E. Turnbull.

KINGSTON (KENT).

HÔPITAL DE LA MARINE.

Diverses réparations et réfections ont été exécutées sous la surveillance de M. E. Hutcheson.

NEWCASTLE.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Edifice occupé.

WOODSTOCK.

BUREAU DE POSTE, DOUANE, ETC.

L'arrière-plan des terrains a été nivelé au moyen de coffrages remplis de pierre et recouverts de gravier passé au tamis; des marches en granit ont été posées sur toute la longueur de l'édifice, et les côtés nord et sud enclos par de forts couronnements en granit de taille avec piliers en granit et portes en fer forgé.

La cheminée a été exhaussée avec de la brique pressée à chaperon en pierre de taille.

Des grillages en fer ont été placés dans les corridors du sous-sol de l'entrepôt de vérification.

Plans, etc., préparés par le département.

Architecte dirigeant, M. H. N. Black, Woodstock.

Entrepreneur, M. Hugh Hay, Woodstock.

SAINT-STEPHEN.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Edifice terminé, garni et équipé.

Plans et devis préparés par le département.

Commis des travaux, M. D. F. Maxwell, Saint-Stephen, N.-B.

Entrepreneur de l'édifice et de l'installation, M. John Macpherson, Saint-Stephen, N.-B.

Entrepreneur de l'appareil de chauffage à l'eau chaude, M. John E. Fitzgerald, Saint-Jean, N.-B.

PROVINCE DE QUÉBEC.

COATICOOK.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

On s'est assuré d'un emplacement au coin des rues Maria et Cutting, et le département doit préparer les plans de l'édifice.

JOLIETTE.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Un crédit a été voté pour l'achat d'un édifice.

MARIA.

MISSION DES SAUVAGES.

Un crédit de \$500 est voté pour réparer la chapelle catholique.

MONTREAL.

Ces édifices, qui ont été décrits dans mon rapport de l'année dernière, sont presque terminés, et on croit qu'ils pourront être occupés prochainement.

Plans, etc., préparés par le département.

Architecte dirigeant, M. A. Raza, Montréal, P. Q.

Entrepreneurs de la maçonnerie, des ouvrages en brique et en bois, etc., MM. Shirley, Brennan et Starrs, Ottawa.

QUÉBEC.

SALLE D'EXERCICES.

Cet édifice achève.

Plans, etc, préparés, et travaux surveillés par M. E. E. Taché, architecte, Québec, P. Q.

Commis des travaux, M. W. J. Peters, Québec, P. Q.

Entrepreneurs de l'édifice, MM. Costellow et Lortie, Québec, P. Q.

Entrepreneur des travaux de nivellement sur l'avenue, M. A. Lortie, Québec.

DÉPÔT DES IMMIGRANTS.

Le dépôt dont j'ai parlé dans mon dernier rapport a été terminé au cours du printemps de 1886, et contrat a été passé avec M. Alf. Lortie pour la construction d'un bâtiment semblable sur la levée Louise. Ce bâtiment, qui est maintenant en cours de construction, a la forme d'un L; il comprend un corps principal de 320 pieds de long et une aile latérale de 110 pieds, ayant chacun 32 pieds de large, à l'exclusion de verandas de 10 pieds de large qui entourent tout le bâtiment. Le corps principal comprend une partie à un étage, 88 pieds de long, pour bureaux, et une partie à deux étages, 232 pieds de long, pour salle d'attente en bas et dortoirs en haut; l'aile latérale, 110 pieds de long, est destinée au réfectoire, à la cuisine et aux bains.

Plans, devis, etc., préparés par le département.

Commis des travaux, M. Jos. Garneau, Québec.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

L'élévateur et l'appareil de chauffage à vapeur, dont il était question dans mon rapport de l'année dernière, sont terminés et en opération.

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

Commis des travaux, M. Adolphe Huot, Québec, P.Q.

Entrepreneurs des chaudières et de l'élévateur, MM. Carrier, Laine et Cie, Lévis, P.Q.

Entrepreneur de l'appareil de chauffage à vapeur, M. James McGuire, Québec, P.Q.

BUREAU DES INSPECTEURS-MESUREURS DE BOIS.

L'appareil de chauffage à l'eau chaude, qui était en cours de construction à la date de mon dernier rapport, a été terminé dans le cours de l'été de 1886, et a fonctionné l'hiver dernier.

Commis des travaux, M. Adolphe Huot, Québec, P.Q.

Entrepreneur, M. Z. Vandry, Québec, P.Q.

OBSERVATOIRE.

Un nouvel appareil de chauffage à l'eau chaude a été installé dans le cours de l'été de 1886, et on a réparé les bâtiments à l'intérieur et à l'extérieur.

Entrepreneur de l'appareil de chauffage, M. Geo. T. Philips, Québec, P.Q.

Entrepreneur des réparations, M. Fred. Poitras, Québec, P.Q.

DOUANE.

L'appareil dont il était question dans mon dernier rapport est terminé et prêt à fonctionner.

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

Commis des travaux, M. Adolphe Huot, Québec P. Q.

Entrepreneur, M. Andrew Mulholland, Québec, P. Q.

RIVIÈRE-DU-LOUP (FRASERVILLE, P.Q.).

BUREAU DE POSTE, DOUANE, ETC.

Le budget de 1887-88 contient un crédit destiné à la construction de cet édifice, dont les plans, etc., seront préparés prochainement.

SHERBROOKE.

ÉDIFICE FÉDÉRAL

Une horloge sonnante, à quatre cadrans lumineux, a été placée dans une tour construite à cette fin dans l'un des pavillons.

Entrepreneur de l'horloge, M. R. Spearing, Sherbrooke.

Entrepreneurs de la menuiserie, J. et J. Bryant, Sherbrooke.

SOREL.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Edifice terminé et occupé.

Plans, etc., préparés par le département.

Architecte dirigeant, M. L. Z. Gauthier, Sorrel, P. Q.

Commis des travaux, M. J. Chenevert, Sorrel, P. Q.

Entrepreneur de la construction de l'édifice, de l'installation, des trottoirs et clôtures, M. Geo. Beaucage, Québec, P. Q.

SAINTE-ANNE DE RISTIGOUCHE.

MISSION DES SAUVAGES.

La chapelle catholique et la résidence du missionnaire ont été complètement réparées. Le budget de 1887-88 contient un crédit destiné à réparer les bâtisses de la mission.

SAINT-JÉRÔME.

ÉDIFICE PUBLIC.

On s'est assuré d'un emplacement vis-à-vis le bureau de la fabrique, et les plans du futur édifice sont en cours de préparation.

SAINT-VINCENT-DE PAUL.

PÉNITENCIER.

La nouvelle aile des ateliers, qui avait d'abord été destinée à servir de réfectoire, et qui est décrite dans mon rapport de l'année dernière, se trouvant mal éclairée, douze nouvelles fenêtres ont été pratiquées dans le mur sud-ouest. On y a installé six cabinets d'aisance, un réservoir en tôle à chaudière de la capacité de 9,600 gallons d'eau, et un appareil de chauffage à la vapeur.

Dans le sous-sol des ateliers on a placé quatorze baignoires pour les détenus et une baignoire pour les employés.

La salle des gardiens, dont les ouvrages en pierre étaient terminés à la date de mon dernier rapport, a reçu une toiture en bois recouverte en bardeaux métalliques.

Le nombre des cellules-dortoirs étant suffisant pour les détenus, les 138 cellules-dortoirs de l'ancienne aile furent démolies, et l'aile a été carrelée en pierre et convertie en cuisine, lavoir et séchoir. La cuisine a été pourvue d'un appareil à vapeur, qui effectue une notable économie de combustible et de temps sur les poêles ordinaires (*range*), et fournit de la vapeur à la buanderie pour les fins de lavage et de séchage, et jusqu'à un certain point de chauffage.

Un nouveau bâtiment pour la chaudière et la machine, près des nouveaux ateliers, a été commencé au mois d'octobre 1886; il est en cours de construction et sera probablement terminé pour Noël 1887. Il est en pierre, 40 x 39 pieds, aura 23 pieds de haut avec toiture en bois, et une cheminée s'élevant à 50 pieds au-dessus du toit.

Une nouvelle pompe à vapeur, pour le service de l'eau, a été placée dans la maison de pompes.

L'extrémité inférieure du drain principal a été prolongée de cinq verges, et la voie d'écoulement fortement grillagée.

On a fait l'acquisition d'un candélabre de cristal qui a été suspendu devant le maître-autel de la chapelle catholique.

La résidence du gardien a été peinte et tapissée à nouveau; on lui a ajouté une cuisine d'été en bois de 24 x 18 pieds, installé un appareil de chauffage à l'eau chaude, et renouvelé 60 verges de tuyaux de drainage de 9 pes.

La résidence du sous-préfet a reçu des réparations générales et une nouvelle chaudière de cuivre.

Les cottages des gardes ont subi des réparations générales, et on a enlevé et reposé 70 pieds de tuyaux de drainage de 9 pes.

Une haie de palis à jour, 150 pds. de long et 15 de haut, a été posée entre la résidence du préfet et la propriété voisine.

La porcherie, qui n'est que temporaire, a été considérablement réparée et va servir jusqu'à ce qu'elle soit remplacée par une construction permanente.

Les murs de la prison ont été jointoyés et réparés.

La boiserie extérieure et la toiture métallique de la prison ont reçu deux couches de blanc de plomb; et les portes des cellules, les grillages des fenêtres, les barrières, etc., deux couches de vernis.

A part l'appareil de chauffage installé dans la maison du préfet par M. E. Chanteloup, de Montréal, ces travaux ont été exécutés par les détenus.

Plans, etc., préparés, et travaux surveillés par M. John Bowes, architecte, Ottawa, Ont.

TROIS-RIVIERES.

DOUANE.

Au cours de sa dernière session le parlement a voté un crédit destiné à la construction d'un appareil de chauffage à l'eau chaude, pour laquelle des soumissions seront bientôt demandées.

POSTE.

Un crédit a été pareillement voté pour la construction d'un appareil de chauffage dans cet édifice, et des soumissions seront bientôt demandées.

PROVINCE D'ONTARIO.

BARRIE.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Edifice terminé, garni et occupé.

Architectes, MM. Kennedy, Gaviller et Holland, Barrie, Ont.

Commis des travaux, M. Edward Byrne, Barrie, Ont.

Entrepreneur de l'édifice, de l'installation et de l'ameublement, M. Wm. Toms,

Ottawa.

Entrepreneurs de l'appareil de chauffage, MM. McGuire et Bird, Toronto, Ont.

BELLEVILLE.

BUREAU DE POSTE.

L'inondation du sous-sol ayant détruit les fournaies à eau chaude, de nouvelles fournaies ont été installées et diverses réparations nécessaires ont été faites.

COBOURG.

BUREAU DE POSTE, DOUANE, ETC.

Un crédit a été porté au budget de 1887-88 pour convertir le premier étage de cet édifice en bureau de douane, et les plans seront préparés prochainement.

DUNDAS.

BUREAU DE POSTE.

Un bail de dix ans, à partir du 24 juin 1886, a été passé avec M. R. J. Wilson, pour occuper le rez-de-chaussée de l'Elgin House, édifice en brique à trois étages et mansardes, mesurant 40 pieds sur 37 pieds et 6 pouces. Au cours du dernier exercice, le rez-de-chaussée a été préparé et meublé pour le service de la poste, de la douane et du revenu de l'intérieur.

GALT.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Edifice terminé, garni et occupé.

Plans et devis préparés et travaux surveillés par le département.

Commis des travaux, M. Geo. J. Jaffreys, Galt, Ont.

Entrepreneur de la construction et de l'installation, M. M. A. Piggott.

Entrepreneurs de l'appareil de chauffage, MM. McGuire et Bird, Toronto, Ont.

GANANOQUE.

BUREAU DE POSTE.

Le conseil municipal ayant donné un emplacement à l'encoignure des rues Pine et Stone, près King, la grande rue, les plans, etc., d'un édifice seront bientôt préparés.

HAMILTON.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Edifice terminé et occupé.

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

Commis des travaux, M. Geo. Sharpe.

Entrepreneurs de la construction et de l'installation, MM. VanAllan, Brown et Cie.

Entrepreneur de l'appareil de chauffage du corps principal de l'édifice, M. J. J. Blackmore, Saint-Thomas, Ont.

Entrepreneur de l'appareil de chauffage de l'entrepôt de vérification, M. Adam Clark, Hamilton, Ont.

SALLE D'EXERCICES.

Cet édifice, pour lequel contrat a été passé le 23 avril 1887, est en cours de construction sur un emplacement borné par les rues James, Robert et Hugh, et l'esplanade, à l'endroit même où se trouvait l'ancienne salle détruite par un incendie le 22 mai 1880.

Les murs sont en brique, avec parements en pierre, sur fondation de pierre. L'édifice a 250 pieds dans sa plus grande longueur sur 116 de large, sans compter un logement pour le gardien.

La salle d'exercice a 200 pieds de long, 80 de large, 31 du plancher à la maîtresse-poutre, et 50 du plancher au sommet de la toiture. Sauf sur la façade de la rue Robert, la salle d'exercice a un appentis continu qui, à l'exception d'une longueur de 60 pieds à un étage, au centre de l'élévation sud, a deux étages.

L'entrée principale se trouve sur la rue James et est flanquée, à droite de deux dépôts et à gauche de deux bureaux régimentaires, et le grand escalier; au-dessus, une galerie de 50 x 20 pieds, un vestiaire et le grand escalier. Sur le côté sud de la salle d'exercices se trouvent les entrées latérales, dix salles d'armes de compagnies, le hangar, une cuisine et un escalier; au-dessus, une salle de réception et deux salles pour les corps de musique. En arrière, au rez-de-chaussée, quatre selleries, deux dépôts et une entrée; au-dessus, deux bureaux régimentaires et deux salles d'occasion.

Sous trois des dépôts d'armes on a établi une chambre pour la chaudière et une chambre pour le combustible, d'où partent les grands tuyaux qui font le tour des trois côtés de l'édifice.

Ayant façade sur la rue James, à 16 pieds de l'édifice, et construite avec les mêmes matériaux, se trouve une maison à deux étages, 23 x 30 pieds, logement du gardien.

Plans et devis préparés par M. H. James, architecte, ministère de la milice.

Architecte dirigeant, M. C. W. Mulligan, Hamilton, Ont.

Commis des travaux, M. Wm. Casey.

Entrepreneur, M. M. A. Pigott.

KINGSTON.

PÉNITENCIER.

Résidence du préfet.—Une véranda de 48 pieds sur 7 pieds 9 pouces, sur le côté sud, se rattachant à l'ancienne, et une rallonge de 14 x 14 pieds, ont été ajoutées à la serre.

Ferme.—Cette habitation, qui était une maison de pierre à un étage et demi, 29 x 28 pieds, se trouvait en mauvais état et trop petite. La toiture a été exhaussée et les murs portés à 6 pieds plus haut, ce qui en fait maintenant une maison à deux étages; une aile à deux étages, de 18 pieds sur 8 pieds 6 pouces, a été construite à l'angle nord-est; la toiture a été doublée à nouveau et recouverte en bardeaux métalliques; la cuisine en bois à un étage a été démolie et reconstruite en pierre, avec toiture pareillement recouverte en bardeaux métalliques.

Hangar aux outils et instruments.—C'est une nouvelle bâtisse en pierre de 62 x 27 pieds construite sur le côté sud de la grange en pierre; ses murs en pierre ont 12 pieds de haut, et sa toiture, solidement assemblée, est couverte en bardeaux métalliques. Il y a un grenier bien éclairé, sur toute la longueur du bâtiment.

Nouvelle porcherie.—C'est une nouvelle bâtisse en pierre ayant un corps principal de 252 x 24 pieds, contenant 36 crèches, et deux petites ailes de 24 x 32 pieds chaque, dont l'une sert d'abattoir. Les planchers sont en pierre de taille de 6 pouces, et la toiture en bois est recouverte en bardeaux métalliques. Au-dessus, un grenier à plancher de bois pour recevoir la litière, la paille, etc., et trois réservoirs en fer forgé pouvant contenir 2,400 gallons d'eau. A chaque deux crèches est joint un enclos de 14 pieds carrés fermé par un mur de pierre de 4 pieds de haut.

Cheminée du réfectoire.—Cette cheminée a été démolie et remplacée par un conduit de dix pieds d'ouverture contenant le tuyau de la fournaise et les ventilateurs.

Cabinets et bains.—Vingt-quatre closets à bascule complets ont été posés dans les ateliers; ainsi que deux closets et deux bains dans le département de l'économiste.

Réparations en général.—Réparations des bâtiments, du tramway et du quai, et jointoyage du mur d'enceinte.

Les plans, etc., ont été préparés et les travaux surveillés par M. J. Bowes, architecte, Ottawa.

LONDON.

AGRANDISSEMENT DE LA DOUANE.

Depuis la date de mon dernier rapport les travaux d'agrandissement de cet édifice ont continué; on s'attend qu'ils seront terminés à l'automne.

On est à préparer les plans d'additions à faire à l'appareil de chauffage, et il sera demandé des soumissions prochainement.

Architectes, MM. Durand et Moore, London, Ont.

Entrepreneur, M. F. Toms, Ottawa, Ont.

ECOLE D'INFANTERIE.

En avril 1886 un contrat a été passé pour l'érection de cet édifice, qui est aujourd'hui en cours de construction sur la ferme Carling, au coin des rues Pall-Mall et Elizabeth.

L'édifice consiste en un soubassement en pierre et un rez-de-chaussée et un étage en brique, surmontés d'un toit français en bois non terminé. Le bâtiment se compose de trois corps principaux disposés sur trois côtés d'un carré, avec cour au milieu. Le corps de façade mesure 230 pieds de longueur sur 30 pieds de largeur, et les ailes 198 pieds de longueur sur 42 pieds de largeur. Dans la cour est construite une maison pour les machines, mesurant 40 pieds sur 23, à part la cheminée, qui a 6 pieds de côté, 77 pieds de hauteur à compter de sa base, et 55 pieds au-dessus du sol.

Le logement du commandant occupe 40 pieds à l'extrême droite du corps de façade; l'appartement d'un des officiers non marié occupe les 38 pieds attenant; et les chambres d'officiers non mariés, la pension, la salle de billard, le bureau du commandant, le bureau du sergent d'état-major, les magasins du quartier-maître et les bureaux régimentaires, occupent le reste du corps de façade, à l'exception du premier étage de l'extrême gauche, qui est composé de salles pour les hommes. Cette partie de l'édifice a six cages d'escaliers, et autant d'entrées sur la rue.

Le soubassement de l'aile gauche contient la cuisine des hommes, qui a 20 pieds sur 38, une chambre d'ordinaire pour les hommes, qui a 41 pieds sur 38, quatre magasins de 20 pieds sur 38 chaque, et quatre cages d'escaliers. Le rez-de-chaussée et le premier étage ont chacun trois salles pour les hommes, quatre magasins de grandeur uniforme de 20 pieds 6 pouces sur 40 pieds, et quatre cages d'escaliers.

Le soubassement de l'aile droite contient deux ateliers, une cantine et une chambre d'ordinaire, ainsi que la cuisine de l'infirmerie, chaque pièce de 20 sur 40, une chambre affectée au chirurgien, de 15 pieds sur 20, quatre cages d'escaliers, et deux petits compartiments pour le combustible; le rez-de-chaussée contient une infirmerie, une chambre d'ordinaire pour les sous-officiers, une salle de lecture et une salle de récréation, chacune de 20 pieds sur 40, trois cellules en brique, une chambre pour les prisonniers, de 14 pieds sur 20, deux petites cuisines, deux petites chambres à coucher et quatre cages d'escaliers. Le premier étage comprend une infirmerie et trois chambres supplémentaires, de 20 pieds 6 pouces sur 40 pieds chacune, une salle de lecture, de 18 pieds sur 28, un musée, de 18 pieds sur 20, une salle de lecture de 26 pieds sur 20, deux chambres supplémentaires, chacune de 20 pieds sur 14, quatre petites chambres pour le sergent quartier-maître, et quatre cages d'escaliers.

Les travaux sont assez avancés et on s'attend qu'ils seront terminés cet automne.

On a préparé des plans et devis d'un appareil de chauffage à l'eau chaude, et il sera bientôt demandé des soumissions pour la pose de l'appareil.

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

Les travaux sont sous la surveillance de MM. Durand et Moore, architectes, London, Ontario, qui ont aussi préparé les plans et devis de l'appareil de chauffage. Les entrepreneurs de l'édifice sont MM. Hook et Toll.

NAPANEE.

BUREAUX DE POSTE ET DE DOUANE.

Le lot n° 5, du côté est de la rue John a été acheté comme emplacement, et il a été porté au budget de 1887-88 une certaine somme pour la construction de cet édifice.

OTTAWA.

NOUVEAU PALAIS ADMINISTRATIF, RUE WELLINGTON.

L'entreprise de la pose de l'ossature métallique du toit a été donnée à l'entrepreneur de l'édifice, et on s'attend que la maçonnerie sera bientôt prête à recevoir les fermes de fer.

Les plans, etc., ont été préparés et les travaux sont surveillés par ce département. Commis des travaux, M. Samuel Adams, Ottawa, Ont.

Entrepreneur, M. A. Charlebois, Québec.

IMPRIMERIE FÉDÉRALE.

Le contrat d'entreprise de la construction de cet édifice a été passé avec M. John E. Askwith le 6 juin 1887; et le contrat d'entreprise pour les ouvrages en fer, tels que les colonnes, les poutres, les solives, etc., a été passé avec MM. Rousseau et Mather, le 15 juin 1887.

Les fondations de la bâtisse seront en pierre calcaire, revêtue de pierre de Nepean, au-dessus du niveau du sol, et porteront trois étages de murs en brique, à parements de pierre de Nepean. La charpente du toit sera en bois, et les planchers reposeront sur des solives en fer reliées par des arches de brique et supportés par des poutres en fer reposant sur des colonnes de même métal.

L'édifice est en forme d'E; le corps principal a 207 pieds de longueur et 54 pieds de largeur; les deux ailes extrêmes ont 70 pieds de longueur et 54 pieds de largeur à part deux escaliers de 16 sur 13 chacune; et l'arrière-corps du centre, qui a 41 pieds de profondeur sur 45 pieds de largeur, est à un étage et est destiné à contenir la chaudière; la portion de 10 pieds de largeur attenante au corps principal se prolonge sur la hauteur pour les cabinets, la cheminée et les conduits d'air.

Il ne sera pas fait d'excavation pour un soubassement. Les 100 pieds du milieu du rez-de-chaussée contiendront un corridor, l'escalier principal et 6 bureaux; le reste du corps principal forme avec les ailes deux grandes salles et un bureau de 16 pieds sur 25.

Un des côtés du premier étage et une partie des 100 pieds du centre sont affectés à la papeterie et la reliure.

Les plans et devis ont été préparés et les travaux seront surveillés par ce département.

Entrepreneur, M. John E. Askwith, Ottawa, Ont.

ÉTABLISSEMENT CENTRAL D'AGRONOMIE.

Dans le cours de l'automne 1886 un petit bureau provisoire a été construit; des réparations ont été faites à l'ancienne maison de pierre de la ferme afin de la rendre habitable pour le surintendant, et une serre-chaude de 50 pieds sur 10 a été construite.

Le 4 février 1887 a été passé un contrat d'entreprise pour la construction d'unviron 3,000 pagées de clôture de 8 pieds formée de fil de fer barbelé et de poteaux de cèdre, et l'ouvrage est en ce moment en voie d'exécution.

Les plans d'une résidence et d'une grange sont en voie de préparation, et il sera bientôt demandé des soumissions pour leur mise à exécution.

Les plans et devis ont été préparés et les travaux surveillés par ce département. Commis des travaux, M. J. Beckett.

Entrepreneurs de la clôture, MM. Tobin et O'Keefe.

BUREAU DE POSTE.

Des réparations ont été faites au toit; un certain nombre de bureaux ont été nettoyés, badigeonnés et peints; plusieurs bureaux ont reçu de nouveaux meubles.

PALAIS DE L'EST.

Un grand nombre de bureaux ont été nettoyés, badigeonnés et peints; des meubles, etc., ont été fournis; et les réparations ordinaires ont été faites sous la direction de ce département.

PALAIS DU PARLEMENT.

Les murs et les plafonds du vestibule, et du corridor du Sénat, ont été peints et décorés; les sièges de la Chambre des Communes et le bureau de poste de la Chambre des Communes ont été modifiés; le toit et les abat-jour du Sénat et de la Chambre des Communes ont été réparés; plusieurs chambres ont été planchées à neuf, et les réparations ordinaires, etc., ont été faites.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de ce département.

PALAIS DE L'OUEST.

Les réparations essentielles, le nettoyage, le peignage, et les installations, ont été faites sous la surveillance du département.

TERRAINS DU PARLEMENT, ETC.

Ces terrains ont été entretenus convenablement, un nouveau pavage d'asphalte a été posé à l'est du Sénat et d'une partie du palais de l'est; une partie du pavage de bois a été goudronnée à neuf et réparée, et nombre de puisards ont été reconstruits et agrandis.

La rue Saint Patrice, à partir de l'avenue Mackenz'e jusqu'au fleuve, a été nivelée, macadamisée, bordée d'un nouveau trottoir, et clôturée à neuf. Du côté ouest et du côté nord de Cartier Square on a posé 1,525 pieds de trottoir de 8 pieds de largeur et 1,350 pieds de pelouse de 5 pieds de largeur; 560 pieds de clôture ont été construits, ainsi que quatre traverses de rues, et quatre ponceaux conduisant aux portes; on a aussi rapporté 630 verges de terre pour élargir la chaussée de la rue Maria à l'extrémité ouest du pont de la même rue.

Sur la rue Wellington, quatre traverses neuves en pierre et quatre dalles de ruisseau ont été posées; le côté sud a été bordé de gazon et planté d'arbres.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT.

La moitié qui restait à faire du trottoir en bois dont j'ai parlé dans mon dernier rapport et environ 1,000 verges de clôture en bois ont été renouvelées, et environ 200 pieds de clôture ont été peints.

Le pont qui traverse le chemin de la baie a été réparé, replanché et exhaussé de 15 pouces; le caisson du chemin de la baie a été en partie renouvelé, exhaussé d'un pied sur toute la longueur, et recouvert de gravier.

La serre de propagation et celles des plantes d'ornementation ont été repeintes et vitrées avec du verre roulé; la serre aux camélias a été repeinte et vitrée avec du verre ordinaire; la serre à vigne a été repeinte.

Le plancher du jeu de paume et celui du corridor du soubassement ont été renouvelés.

Sur environ 100 verges de longueur la tranchée du conduit du gaz a été ouverte puis remplie, et environ 18 pouces de la muraille du puits du gazomètre ont été reconstruits, et diverses réparations ont été faites au bâtiment du gazomètre.

Les bâtiments formant dépendances du jardin, et le bâtiment du fourneau ont reçu une nouvelle couverture en bardeaux.

Le nettoyage annuel, de menus changements, etc., les travaux ordinaires de réparation, de peinture, de badigeonnage, etc., à l'hôtel du gouvernement, et aux différents bâtiments qui en dépendent, ont été exécutés sous la surveillance du département.

MUSÉE DE GÉOLOGIE.

La cour a été pavée à neuf, plusieurs bureaux et une partie du logement du gardien ont été nettoyés, badigeonnés et peints; des réparations ont été faites aux égouts et aux toits.

Les travaux ont été faits sous la surveillance de ce département.

BATIMENT DE LA POMPE.

On a modifié ce bâtiment de façon à le rendre propre à recevoir les machines nécessaires à l'éclairage par l'électricité; posé un nouveau plancher en bois franc, de nouvelles portes et fenêtres, et un nouveau toit en fer; exhaussé la cheminée, et construit un nouveau hangar à charbon.

Les travaux ont été faits sous la surveillance du département.

ORANGEVILLE.

BUREAU DE POSTE.

L'édifice a été terminé et est occupé.

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

Architecte contrôleur, M. F. J. Rastrick, Hamilton, Ont.

Commis des travaux, M. Robert Hewitt, Orangeville, Ont.

Entrepreneur de l'édifice, de l'installation, etc., M. M. A. Pigott, Hamilton, Ont.

Entrepreneur de la pose de l'appareil de chauffage, MM. McGuire et Bird, Toronto, Ont.

Entrepreneur de la pose de l'appareil d'éclairage à la gazoline, M. Jos. Phillips, Toronto, Ont.

PEMBROKE.

BUREAU DE POSTE.

L'administration a acheté un emplacement sur la rue Pembroke, à l'extrémité nord-ouest du pont de la rivière Muskrat.

PETERBOROUGH.

BUREAU DE POSTE.

Cet édifice, qui a été décrit dans mon rapport de l'année dernière, est presque terminé. Des soumissions pour la construction d'un appareil de chauffage à l'eau chaude seront bientôt demandées, et l'édifice sera prêt à être occupé à l'automne.

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

Architecte contrôleur, M. John E. Belcher, Peterborough, Ont.

Commis des travaux, M. Thos. Rutherford, Peterborough, Ont.

Entrepreneur, M. Jno. E. Askwith, Ottawa, Ont.

PORT-HOPE.

BUREAU DE POSTE, DOUANE, ETC.

L'édifice et les bureaux sont terminés et occupés.

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

Commis des travaux, M. Joseph G. King, Port-Hope, Ont.

Entrepreneur de l'édifice, de l'installation des bureaux et de l'aménagement, M. Wm. Toms, Ottawa, Ont.

Entrepreneur de la pose de l'appareil de chauffage, M. E. Chanteloup, Montréal, P. Q.

PRESCOTT.

L'administration est en négociations pour l'achat d'un emplacement.

TRENTON.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Un lot situé au coin des rues Perry et Albert a été acheté, et une certaine somme portée au budget de 1887-88 pour la construction du bâtiment.

PROVINCE DU MANITOBA.

WINNIPEG.

BUREAU DE POSTE.

Les travaux de construction et l'installation sont terminés, et l'édifice est occupé.

Plans, etc., préparés par ce département.

Commis des travaux, M. D. Smith.

Entrepreneurs de la construction de l'édifice et l'installation des bureaux, MM. J. E. Gellay et Cie, Winnipeg, Man.

Entrepreneurs de la pose de l'appareil de chauffage, MM. Garth et Cie, Montréal, P. Q.

Entrepreneur de l'ascenseur et des machines, M. Jno. Fensom, Toronto.

BATIMENT DES IMMIGRANTS.

La plus grande partie de ce bâtiment a été détruite par un incendie au mois de mars dernier, et le reste ne peut être utilisé sans être réparé. On a provisoirement employé une maison d'école vacante, qui a été réparée et garnie.

Les travaux ont été surveillés par M. D. Smith, commis des travaux.

DOUANE.

Quand les bureaux du département du revenu de l'intérieur ont été transportés au nouveau bureau de poste, les différentes pièces ont été réparées, badigeonnées, etc., et des water-closets et des tuyaux, etc., à gaz ont été posés, avant l'entrée du personnel de la douane. La pourriture sèche ayant détruit les bouts des poutres enmurés, le rez-de chaussée avait cédé, et le plancher après avoir été levé à l'aide de vérins a été remplacé sur de nouvelles poutres reposant sur des semelles de chêne.

Un nouvel appareil de chauffage à l'eau chaude a été posé.

Le hangar à charbon, qui était en arrière du bureau de poste provisoire, a été transporté en arrière de la douane, réparé, et peinturé.

On a planté des arbres et ajouté à la clôture.

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

Commis des travaux, M. D. Smith.

MONTAGNE-DE-PIERRE.

PÉNITENCIER DU MANITOBA.

Résidence du préfet.—Cette construction a été décrite dans mon rapport de l'année dernière, et est maintenant occupée.

Nouvelles chapelles.—Bâtiment de 51 pieds sur 51, contenant 2 chapelles; murs de 25 pieds de hauteur; toit en bois couvert en tôle galvanisée; communiquant avec la prison par un chemin couvert. Ces chapelles ont été commencées, terminées, et occupées dans le cours de l'exercice 1886-87.

Habitations des gardiens.—Des hangars à bois, des cabinets, des décharges, des châssis d'hiver, des pompes, etc., ont été construits et fournis pour les habitations mentionnées dans mon rapport de l'année dernière.

Infirmerie et buanderie.—Le contrat d'entreprise de la construction de ces bâtiments a été passé le 20 juin 1887. L'infirmerie est en brique; elle a 113 pieds sur 46, un étage, un rez-de-chaussée et un soubassement.

La buanderie est aussi en brique et a 30 pieds sur 60, avec arrière-corps de 16 pieds sur 21 pour la chaudière.

En général.—Trois puits d'une profondeur moyenne de 90 pieds ont été creusés et couverts chacun d'un bâtiment.

On a construit un moulin à vent et un réservoir pour l'irrigation des jardins.

La plus vieille des chaudières de l'appareil de chauffage a été remplacée par une nouvelle chaudière en acier.

Différentes réparations essentielles ont été faites aux bâtiments, clôtures, etc.

Les travaux ont été faits sous la surveillance de M. D. Smith, commis des travaux, Winnipeg, Man.

Entrepreneurs de l'infirmerie et de la buanderie, MM. Rourke et Cass, Winnipeg, Man.

Entrepreneurs de la pose de l'appareil de chauffage pour la résidence du préfet, MM. Garth et Cie, Montréal, P. Q.

Les autres travaux ont été la majeure partie faits par les prisonniers et quelques ouvriers à gages.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

BIRTLE ET MINNEDOSA.

BÂTIMENTS DES IMMIGRANTS.

Terminés et transférés au département de l'agriculture.

LETHBRIDGE.

BÂTIMENTS DE LA POLICE À CHEVAL.

Quartiers des officiers.—Deux constructions en bois d'un étage et demi, de 37 pieds sur 24 pieds 6 pouces, avec une aile d'un étage de 18 pieds 6 pouces sur 21 qui servira de cuisine.

Casernes.—Bâtiment en bois à un étage, consistant en un corps principal de 157 pieds sur 28 pieds, avec un arrière-corps formant un T, de 88 pieds de long sur 28; le tout comprenant six salles de casernes, quatre chambres de sergents, une chambre d'ordinaire, une cuisine, un lavoir, une chambre de bains, un garde-manger, et un magasin.

Ecuries.—Bâtiment en bois de 102 pieds sur 28, contenant trente-huit stalles et un compartiment libre.

Magasin.—Bâtiment en bois d'un étage, de 60 pieds sur 30.

Forge.—Bâtiment à un étage en bois, de 24 pieds de côtés.

Corps de garde.—Bâtiment à un étage en bois, de 41 pieds sur 24, contenant une salle et six cellules.

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

Commis des travaux, M. Wm. Henderson.

Entrepreneurs, MM. Scott et Merritt.

BATTLEFORD.

BÂTIMENTS POUR LA POLICE À CHEVAL.

Les bâtiments en bois désignés ci-après ont été construits dans le cours de l'exercice 1886-87.

Un hôpital de 71 pieds sur 26, avec cuisine et chambre pour un sergent; une salle d'ordinaire de 82 pieds sur 31, avec cuisine; deux casernes de 102 pieds sur 32 chacune; et deux écuries pour 32 chevaux chacune. L'hôpital ne changera pas d'affectation; mais la salle d'ordinaire et les casernes seront converties en écuries quand on aura construit des casernes définitives.

On a reconstruit une écurie en bois rond qui s'était délabrée, creusé un puits, reconstruit le four au pain, fourni les châssis doubles, construit des cheminées, et réparé les enduits dans la cuisine et les chambres en général.

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

Commis des travaux, M. A. F. Berthiaume, Battleford.

Entrepreneur d'une des casernes, de l'hôpital, etc, W. W. J. Barker.

Entrepreneur d'une des casernes et de la chambre d'ordinaire, MM. Smart et Macdonald.

RÉGINA.

BÂTIMENTS POUR LA POLICE À CHEVAL.

Casernes.—Ces constructions se composent d'un bâtiment principal à deux étages, de 266 pieds de longueur sur 32 pieds de largeur, et d'un autre à un étage de 66 pieds sur 52 situé en arrière du premier, le tout en bois. Le bâtiment principal contient 6 salles de casernes de 30 pieds sur 22 à chaque étage, tandis que l'autre contient une chambre d'ordinaire, une cuisine avec lavoir, et deux lavoirs pour les hommes.

Résidence du commissaire.—Maison en bois à deux étages avec mansardes, 42 pieds sur 32, avec aile de 26 pieds sur 26, contenant au rez-de-chaussée un salon, une salle à manger, une bibliothèque, une cage d'escalier, une cuisine et des garde-manger; au premier, 6 chambres à coucher, des décharges, etc. Une veranda de 100 pieds de longueur s'étend sur la façade et le côté gauche du corps principal.

Hôpital.—Bâtiment à deux étages et mansardes, de 29 pieds 10 pouces sur 71 pieds 10 pouces, avec avant-corps de 12 pieds sur 29 pieds 10 pouces, et un arrière-corps de 28 pieds sur 29 pieds 16 pouces à un étage. Le rez-de-chaussée comprend un grand passage principal, le bureau du chirurgien, la chambre du sergent de l'hôpital, une chambre d'ordinaire, une cuisine, et deux salles; au premier sont deux salles, un passage, le bureau de l'hôpital, et la chambre du garde-malade.

Résidence du chirurgien.—Maison en bois à deux étages et mansardes, de forme irrégulière, mesurant dans son extrême largeur 63 pieds et 27 pi-ds dans son extrême largeur, à part une allonge à deux étages mesurant 17 pieds sur 17 pieds 6 pouces, et une sellerie et des latrines. Le rez-de-chaussée comprend l'entrée, le salon, la salle à manger, un bureau, et la cuisine, et le premier, cinq chambres à coucher, un passage et des décharges.

Les plans, etc., pour ces constructions, ont été préparés et les travaux exécutés sous la surveillance du département.

Commis des travaux, M. Jno. Morrison.

Entrepreneur de la maison du commissaire, M. R. H. Williams.

Entrepreneur de l'hôpital et de la maison du chirurgien, M. John McCrea.

PRINCE-ALBERT.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON.

Un contrat d'entreprise a été passé le 22 janvier 1886 pour la construction de ce bâtiment, qui est aujourd'hui terminé et prêt à recevoir les boiseries, etc., et les meubles, préalablement à l'occupation.

Les murs sont en brique sur fondations en pierre, le toit en bois, ainsi que les planchers, à l'exception de ceux de l'aile contenant les cellules, qui sont formés par des arches de brique mise à niveau avec du ciment et recouvertes en bois.

Le bâtiment a deux étages et mesure 33 pieds de largeur sur 84 pieds de longueur. La partie réservée à l'administration est de 50 pieds et contient au rez-de-chaussée les bureaux du shérif, du registraire, du greffier de la paix, du géôlier et du gardien, ainsi qu'une cuisine et un magasin; au premier, se trouvent la cour, la chambre des jurés, et les bureaux du juge et du greffier de la cour de comté. La partie de bâtiment affectée à la prison contient 10 cellules à chaque étage.

Les plans, etc., ont été préparés par ce département.
 Commis des travaux, M. H. J. Peters, Prince-Albert.
 Entrepreneur, M. Thos. Doddridge, Brockville, Ont.

BÂTIMENTS POUR LA POLICE À CHEVAL.

Ces constructions sont semblables à celles de Lethbridge. Elle ont été faites à la journée, sous la direction du commis des travaux, M. H. J. Peters.

QU'APPELLE.

ÉCOLE D'INDUSTRIE.

Une allonge de 30 pieds de longueur sur 60 pieds de largeur a été ajoutée au bâtiment de l'école, et correspond à celui-ci sous le rapport de la hauteur des planchers, de la construction, des matériaux, etc. La nouvelle construction comprend une salle de classe au rez-de-chaussée, et des dortoirs au premier et dans les mansardes.

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

Commis des travaux, M. Wm Henderson.
 Entrepreneurs, MM. Thompson et Nelson.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

NEW-WESTMINSTER.

PÉNITENCIERS.

Habitations des gardes.—Les trois paires d'habitations de gardes mentionnées dans mon dernier rapport, ainsi que deux nouvelles paires données à l'entreprise dans le cours du dernier exercice, ont été terminées.

Buanderie.—Il a été passé un contrat d'entreprise pour la construction d'une buanderie détachée. Le bâtiment est aujourd'hui terminé et il reste à poser l'appareil de chauffage et faire les boiseries nécessaires. Le bâtiment est en bois, et consiste en un corps principal de 62 pieds de long sur 31 pieds de large, contenant la chambre à la lessive et la chambre à repasser, chacune de 30 pieds sur 25, un séchoir, la chambre de la chaudière, une cage d'escalier, avec des chambres pour le raccommodage, de 15 pieds de large sur 60 pieds de long, dans les mansardes; en arrière est un hangar à combustible, de 16 pieds sur 16.

Réparations.—Différentes réparations nécessaires ont été faites à l'édifice principal et aux clôtures.

Les travaux ont été faits sous le contrôle de l'honorable Jos. W. Trutch, C.M.G.
 Entrepreneurs des maisons des gardiens, MM. Scouller et Cie, Victoria, C.-B.
 Entrepreneur de la buanderie, M. Joshua Holland, Victoria, C.-B.

VICTORIA.

BATIMENT DES IMMIGRANTS.

Le bâtiment situé près du quai extérieur, à Victoria, et qui a été acheté pour le service de l'immigration, a été complètement réparé.

DIVERS.

A part les travaux mentionnés plus haut, le département a fait les réparations ordinaires et essentielles à un nombre croissant de bâtiments ; a veillé aux services du chauffage, de l'éclairage et de l'eau, et entretenu des mécaniciens, des chauffeurs, des gardiens, etc., aux différents établissements de l'Etat.

ANNEXE No 3.

LISTE

DES

MÉCANICIENS, CHAUFFEURS ET GARDIENS

DES

ÉDIFICES PUBLICS DU CANADA,

INDIQUANT

LA DATE DE LEUR NOMINATION, LEUR SALAIRE, Etc.

ANNEXE No 3.

N° de renvoi 82,028.

Etat indiquant les noms des mécaniciens, chauffeurs et gardiens employés dans les édifices publics, le 30 juin 1887, ainsi que la date de la nomination, le salaire, etc.

Endroit.	Edifice.	Nom.	Emploi.	Date de la nomination.	Salaire par mois.	Durée du service.	Montant total payé pendant l'année.
					\$ cts.	mois	\$ cts.
Halifax..... N.-E.	Edifice fédéral.....	John Powell.....	Mécanicien.....	1er octobre, 1871.....	62 50	12	760 00
	do	Richard Power.....	Chauffeur.....	31 do 1883.....	50 00	6	300 00
	do	M. Sullivan.....	Gardien.....	26 janvier 1887.....	31 67	12	380 00
	Entrepôt de vérification.	Wm. Power.....	do	31 octobre 1880.....	37 50	12	450 00
	Pénitencier.....	M. Kennedy.....	do	8 do 1885.....	33 33	12	400 00
	Bureau de poste.....	G. Johnson.....	do	30 juillet 1886.....	33 33	12	400 00
	do	J. W. Smith.....	do	8 novembre 1886.....	33 33	12	400 00
	do	Jas. Frazer.....	do	2 do 1886.....	33 33	12	400 00
	do	Jas. Morrison.....	do	23 décembre 1886.....	33 75	12	400 00
	Edifice public.....	Robt. Speers.....	do	1er mars 1887.....	33 33	12	400 00
	do	H. P. Hill.....	do	12 septembre 1872.....	28 00	12	336 00
	do	D. McLeod.....	Mécanicien.....	7 octobre 1882.....	37 50	12	450 00
	Edifice fédéral.....	E. Fleming.....	Chauffeur.....	18 août 1881.....	37 50	12	450 00
	do	Jas. Grant.....	Gardien.....	1886.....	33 33	12	400 00
	do	Geo. Walker.....	do	15 novembre 1886.....	60 00	12	720 00
	do	Jas. Brazel.....	Mécanicien.....	17 février 1885.....	60 00	6	360 00
	Douane.....	G. H. Jones.....	Chauffeur.....	9 novembre 1881.....	41 67	12	500 00
	do	Christopher White.....	Gardien.....	8 décembre 1881.....	55 00	12	660 00
	do	F. W. Shaw.....	Mécanicien.....	4 novembre 1882.....	45 00	12	540 00
	Bureau de poste.....	Henry Howe.....	do	27 do 1882.....	37 50	12	450 00
	do	Ed. Heney.....	Gardien.....	28 octobre 1879.....	45 00	6	270 00
	Pénitencier.....	Geo. Campbell.....	Mécanicien.....	21 janvier 1882.....	33 33	12	400 00
	do	P. Dawson.....	do	21 novembre 1881.....	33 33	12	400 00
	Bureau de poste.....	Jas. Perkins.....	Gardien.....	19 octobre 1883.....	33 33	12	400 00
	do	Thomas Asbill.....	do	11 janvier 1886.....	33 33	12	400 00
	do	Ezra B. Hicks.....	do	2 octobre 1886.....	33 33	12	400 00
	do	Patrick Keating.....	do	8 do 1886.....	33 33	12	400 00
	do	Richard Maxted.....	do	27 juin 1874.....	45 00	6	270 00
	do	P. Détéchand.....	Mécanicien.....				

Entrepôt de vérification.....	Jas. Matthews.....	do	1885.....	55 00	12	660 00
do	Wm. Stephens.....	Chauffeur.....	1886.....	30 00	8	240 00
Bureau des inspecteurs mesureurs de bois.....	John O'Neil.....	do	1886.....	45 00	8	360 00
Douane.....	C. Juneau.....	Mécanicien.....	1886.....	16 87	12	200 00
Bureau de poste.....	Jos. Forant.....	Gardien.....	1882.....	12 50	12	160 00
do	Wm. Compert.....	do	1881.....	50 00	12	600 00
Entrepôt de vérification.	M. Boyer.....	Chauffeur.....	1882.....	65 00	12	780 00
do	John Watson.....	Mécanicien.....	1876.....	80 00	12	960 00
Revenu de l'intérieur.....	F. Greene.....	do	1885.....	60 00	12	720 00
Douane.....	Thomas Ryan.....	do	1882.....	50 00	8	400 00
do	W. Wallace.....	do	1882.....	50 00	8	400 00
Salle d'exercice.....	J. H. Marchand.....	Chauffeur.....	1882.....	50 p.d.	12	547 50
do	R. G. Lejole.....	Gardien.....	1883.....	33 33	12	400 00
Douane.....	Jos. Carbonneau.....	do	1884.....	33 33	12	400 00
Bureau de poste.....	T. Rawson.....	do	1886.....	100 00	6	1,200 00
Edifice public.....	P. St. Michel.....	Mécanicien.....	1873.....	50 00	6	300 00
do	J. A. Mills.....	do	1881.....	60 00	12	720 00
Edifice fédéral.....	Jas. Humphreys.....	Chauffeur.....	1882.....	50 00	6	300 00
Douane.....	Jas. Cosgrove.....	Mécanicien.....	1882.....	41 67	12	500 00
Entrepôt de vérification.	Mat. Stewart.....	do	1886.....	90 00	12	1,080 00
Bureau de poste.....	Henry L. Beil.....	do	1880.....	65 00	12	780 00
do	Fred. Simons.....	do	1881.....	55 00	6	330 00
Edifice du revenu.....	Jas. Olaxton.....	do	1878.....	45 83	12	550 00
do fédéral.....	Wm. Hornby.....	do	1873.....	60 00	12	720 00
Collège militaire.....	John Drysdale.....	do	1874.....	58 00	6	350 00
Pénitencier.....	M. Madden.....	do	1876.....	50 00	6	300 00
do	Jas. Munro.....	do	1885.....	50 00	6	300 00
Douane.....	Chas. MacAvoy.....	do	1885.....	50 00	6	300 00
Bureau de poste et douane	Thomas Bayley.....	do	1882.....	50 00	6	300 00
do	John Price.....	do	1882.....	41 67	12	500 00
do	Wm. Greer.....	Gardien.....	1880.....	90 00	12	1,080 00
do	John Squire.....	Mécanicien.....	1880.....	50 00	12	600 00
do	John Hannon.....	Gardien.....	1880.....	33 33	12	400 00
do	Wm. Curtis.....	Mécanicien.....	1884.....	50 00	7	350 00
do	Henry Dunn.....	Gardien.....	1885.....	33 33	12	400 00
do	W. W. Mitchell.....	do	1883.....	50 00	12	600 00
Edifice public.....	J. P. Reeves.....	do	1883.....	33 33	12	400 00
do	W. Fryson.....	do	1884.....	33 33	12	400 00
do	A. H. Goodve.....	do	1885.....	33 33	12	400 00
do	Aug. Meinke.....	do	1886.....	33 33	12	400 00
do	Levi Reynolds.....	do	1885.....	33 33	12	400 00
do	J. H. Roberts.....	do	1885.....	50 00	12	600 00
do	Gilbert Campbell.....	do	1885.....	33 33	12	400 00
do	Thos. Murphy.....	do	1885.....	30 42	12	365 04

* Aussi \$760 payées par le ministre de la justice.

(ANNEXE N° 3.)—ÉTAT indiquant les noms des mécaniciens, chauffeurs et gardiens employés dans les édifices publics le 30 juin 1887, ainsi que la date de leur nomination, leur salaire, etc.—*Fin.*

Endroit.	Edifice.	Nom.	Emploi.	Date de la nomination.	Salaire par mois.	Durée du service.	Montant total payé pendant l'année.
					\$ cts.		\$ cts.
Brockville.....	Ont.....	Edifice public	Gardien	1er mars 1885...	33 33	12 mois	400 00
Amherstburg.....	Ont.....	do	do	5 do 1885...	33 33	12 do	400 00
Saint-Thomas.....	Ont.....	Jas. Russell	do	4 septembre 1885...	33 33	12 do	400 00
Barrie.....	Ont.....	Fred. Edwards	do	2 mars 1886...	33 33	12 do	400 00
Galt.....	Ont.....	Wm. Kilgour	do	2 do 1886...	33 33	12 do	400 00
Orangeville.....	Ont.....	John Wilkins	do	23 septembre 1886...	33 33	12 do	400 00
Nanaimo.....	C.-B.....	John Thompson	do	10 novembre 1883...	50 00	12 do	600 00
New-Westminster.	C.-B.....	John McMurphy	do	1er octobre 1884...	50 00	12 do	600 00

R. STECKEL.

OTTAWA, 11 octobre 1887.

ANNEXE No 4.

RAPPORT

SUR LES

SERVICES DU CHAUFFAGE DU GAZ, DE L'EAU DES SONNERIES, ETC.

DANS LES

ÉDIFICES PUBLICS, OTTAWA,

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1887,

PAR

JOHN R. ARNOLDI, Ingénieur-Mécanicien.

ANNEXE No 4

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR-MÉCANICIEN EN CHEF.

N° de renvoi 79,633.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR-MÉCANICIEN EN CHEF,
OTTAWA, 1er août 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter, au sujet des édifices publics d'Ottawa, le rapport suivant pour l'exercice expiré le 30 juin dernier, savoir ;—

ÉDIFICE DU PARLEMENT.

Le système d'éclairage électrique Edison a acquis de nouveaux développements pendant la vacance. Il a été placé un "électrolier" de 64 lumières dans la Chambre des Communes, quatre "électroliers" de 28 lumières dans la salle du Sénat, et douze candélabres à deux lumières aux colonnes de la galerie du Sénat—ce qui fait 783 lampes d'une puissance éclairante de seize bougies chacune actuellement en usage dans cet édifice, dans la chambre des machines dynamos, et sur la terrasse.

On a obtenu plus de force en transportant tout l'appareil électrique à l'ancien château d'eau de l'Etat, au pied du canal Rideau, et en ajoutant une nouvelle machine à vapeur avec chaudière, ainsi que deux nouvelles machines dynamos. On a établi les fils conducteurs de communication en les faisant passer par les conduits, depuis ce bâtiment jusqu'à l'édifice du parlement. L'appareil électrique tout entier, qui est maintenant sur un pied permanent et plus économique, a donné les meilleurs résultats pendant la dernière session du parlement.

Quelques lampes électriques ont été temporairement installées, à titre d'essai, le long du mur de terrasse.

En dehors de l'entretien ordinaire, il n'a pas été nécessaire de rien faire à l'appareil de chauffage, aux chaudières, au gaz, ni aux cloches électriques.

L'installation de cabinets d'aisance perfectionnés dans les appartements du Sénat ayant été ordonnée par une résolution de ce dernier pendant la session de 1886, seize anciennes latrines à bassin ont été remplacées par d'autres d'un genre nouveau et approuvé, et la ventilation générale de tous ces appartements, au Sénat, a été améliorée à l'aide de nouveaux conduits et autres moyens.

ÉDIFICES DE L'EST ET DE L'OUEST.

Il n'y a rien eu à faire, ici, en dehors de l'entretien ordinaire de l'appareil de chauffage, des chaudières, de l'éclairage au gaz, du service d'eau et des cloches électriques.

COUR SUPRÊME.

Il n'y a rien eu à faire, ici, en dehors de l'entretien ordinaire de l'appareil de chauffage, des chaudières, de l'éclairage au gaz, du service d'eau et des cloches électriques.

BUREAUX DE POSTE ET DE DOUANE D'OTTAWA.

On a installé quatre nouveaux cabinets d'aisance dans cet édifice, et des améliorations générales ont été effectuées. Les tuyaux de drainage de l'édifice ont aussi été mis en ordre. L'entretien de l'appareil de chauffage, de l'éclairage au gaz, des services d'eau et de cloches électriques, est tout ce dont il a été besoin.

[1887]

MUSÉE DE GÉOLOGIE.

Il n'a été besoin, dans cet édifice, que des réparations ordinaires aux services d'eau, d'éclairage au gaz et de cloches électriques.

TERRAINS DU PARLEMENT—SERRE CHAUDE.

Ce bâtiment n'a demandé aucuns travaux.

AFFAIRES DES SAUVAGES (A BAIL):

Il n'y a rien eu à faire, ici, en dehors de l'entretien ordinaire des services d'eau, d'éclairage au gaz, et de cloches électriques.

DÉPARTEMENT DES POSTES (A BAIL), DIVISION DE LA CAISSE D'ÉPARGNE.

Rien en dehors de l'entretien ordinaire des services d'eau, d'éclairage au gaz, et de cloches électriques.

PARC DE LA CÔTE DU MAJOR.

Il n'a été besoin, ici, que des réparations ordinaires aux conduits d'eau, boyaux, etc., servant à arroser les fleurs.

RIDEAU HALL.

A part du gazomètre qui a été complètement restauré, il n'y a eu que l'entretien ordinaire de l'appareil de chauffage et des services d'eau, d'éclairage au gaz et de cloches électriques.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JNO. R. ARNOLDI,

Ingénieur-mécanicien en chef.

M. A. GOBEIL,

Secrétaire du département des travaux publics.

ANNEXE No. 3.

RAPPORT

SUR

Les Havres, Ports et Rivières, les Dragueurs, le Dragage et les Levés de Plans

PAR TOUT LE CANADA,

POUR L'EXERCICE EXPIRÉ LE 30 JUIN 1887,

PAR

HENRY F. PERLEY, INGÉNIEUR EN CHEF.

ANNEXE No 5.

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF.

N° de renvoi 83,344.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 31 août 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre mon rapport annuel ci-joint sur les travaux de port placés sous ma surveillance, pour le dernier exercice.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY,
*Ingénieur en chef.*M. A. GOBEL, *Secrétaire du département des travaux publics.*

ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

CASCOMPEC.

Le havre de Cascumpec, dans le comté de Prince, est sur la côte nord de l'île, à environ 22 milles sud du cap Nord.

Le creusement d'un chenal à travers la barre de roche qui obstrue l'entrée de ce havre commode, dont il a été question dans le rapport de l'année dernière, a été continué pendant le dernier exercice.

JETÉE DE GEORGETOWN.

Georgetown, chef-lieu du comté de King, est situé sur le côté nord de la rivière Montague, près de l'endroit où elle se jette dans la baie de Cardigan.

Des portions de cette jetée, à laquelle de grandes réparations avaient été faites en 1884, ont été revêtues de madriers à neuf.

NEW-LONDON.

Le port de New-London est du côté nord de l'île et à environ 10 milles sud-est de la baie de Richmond.

La reconstruction de 410 pieds des ouvrages de soutènement en pilotis, branchages et pierre, du côté est du port, ayant été donnée à l'entreprise, cet ouvrage fut achevé d'une manière satisfaisante vers la fin du dernier exercice.

[1887]

CREEK DE NEUF-MILLES.

Le creek de Neuf Milles, dans le comté de Queen, est sur le côté nord-ouest de la baie de Hillsboro'.

Des réparations provisoires ont été faites à la jetée, à cet endroit.

LA JETÉE DE PORT-SELKIRK

Est sur le lot 57, dans le comté de Queen, et sur le côté sud de la rivière Orwell, près de l'endroit où elle se jette dans la baie d'Orwell.

L'extrémité inférieure de la jetée a été mise de niveau sur une distance de 110 pieds; des pieux ont été fichés de cinq pieds de long de sa face pour empêcher la construction de se déplacer, tandis qu'il a fallu démolir le bloc supérieur et l'arche de communication, vu qu'il était impossible de les réparer.

RUSTICO.

Rustico est sur le côté nord de l'île, à peu près à mi-chemin entre les pointes Nord et Est.

Quelques légères réparations ont été faites à l'extrémité extérieure du brise-lames.

SOURIS.

Souris, qui est le terminus est du chemin de fer, est dans le comté de King, et à environ 16 milles de la pointe Est.

Pendant l'exercice le brise-glace de cet endroit a été renforcé par des pilots jointifs, et une quantité de ballast y a été mis.

STURGEON.

La jetée de Sturgeon est sur le côté sud de la baie de Cardigan, et à environ 6 milles de Georgetown, dans le comté de King.

La chaussée a été réparée, et le bloc extérieur revêtu de madriers neufs.

TIGNISH.

A l'embouchure de la Grande rivière Tignish, comté de Prince, à environ 8 milles est de la pointe Nord.

Le dragueur *Prince Edward*, qui à la fin du dernier exercice était à creuser le chenal entre les quais, continua à travailler jusqu'au 25 septembre, date à laquelle il fut mis en hivernement.

NOUVELLE-ÉCOSSE.

ARISAIG.

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

En octobre 1886, des réparations à la jetée déjà construite, et la construction d'un brise-lames, furent données à l'entreprise; à la fin de l'exercice, les réparations étaient presque finies, et il y avait des préparatifs de faits pour commencer le brise-lames.

BAIE D'ASPY.

La baie d'Aspy est dans le comté de Victoria, île du Cap-Breton.

Le *Geo. Mackenzie* se mit à l'œuvre, à cet endroit, pour pratiquer un chenal jusqu'à l'étang, et continua son travail, avec de grandes difficultés, jusqu'au 4 octobre. A cette date 3,820 verges cubes de sable avaient été enlevées; mais l'ouvrage se trouva de peu d'utilité, le sable remplissant le canal fait par le dragueur.

BAYFIELD,

Dans le comté d'Antigonish, est sur la côte sud de la baie de Saint-George, à 8 milles est du port d'Antigonish, et 15 milles ouest de l'entrée du détroit de Canso.

La construction d'un prolongement du brise-lames a été donnée à l'entreprise, et, à la fin de l'exercice, l'ouvrage était bien en train.

BAIE SAINT-LAURENT.

La baie Saint-Laurent, dans le comté de Victoria, est à l'extrémité septentrionale de l'île du Cap Breton, entre les caps Nord et Saint-Laurent.

Près de la tête de la baie se trouve un petit étang séparé de cette dernière par une plage de galets.

Un chenal fut commencé, depuis la mer basse, à travers cette plage, et l'on était rendu à 15 pieds de l'étang lorsqu'une tempête vint le combler. Les travaux furent discontinués.

RIVIÈRE AU CASTOR.

La rivière au Castor, dans le comté de Yarmouth, se jette dans la baie de Fundy, près de la ligne de division entre les comtés de Yarmouth et de Digby.

Un chenal de bateau, conduisant dans un bassin abrité de l'autre côté d'un haut rempart de gravier à travers lequel la rivière se décharge difficilement, a été ouvert et ses bords protégés. L'ouvrage fait s'est trouvé satisfaisant.

ILE AU BOULEAU,

Dans le comté de Richmond, C. B., et sur la rivière des Habitants, à 2 milles en aval de l'endroit où elle se jette dans la baie du même nom.

Pendant la première partie de l'exercice un chenal de 1,150 pieds de long sur 20 de large, avec une profondeur moyenne de 2½ pieds à mer basse, a été creusé depuis la terre ferme jusqu'à l'île.

BLUE ROCK.

Blue Rock, dans le comté d'Antigonish, est sur la côte sud de la baie de Saint-George, à 2½ milles est du port de Tracadie.

En novembre 1886, a été donnée à l'entreprise la construction d'un brise-lames de 326½ pieds de longueur, devant s'étendre dans une direction sud-ouest à partir du Cap Bleu, de façon à protéger une étendue d'eau de 3½ acres ayant à marée basse extrême une profondeur variant de 5 à 12 pieds.

Il n'avait encore rien été fait à la fin de l'exercice, en dehors de la livraison des matériaux sur les lieux.

BOULARDERIE.

Près de la Pointe de l'Île, sur le côté sud de l'île Boularderie, dans le comté de Victoria, C. B.

Pendant l'année a été construit un quai public de 120 pieds de long sur 20 de large, avec un L au bout. Il y a, du côté faisant face au chenal, une profondeur d'eau de 11 pieds au niveau ordinaire de l'eau, et l'ouvrage s'est trouvé d'un grand avantage pour les résidents.

BROAD COVE MARSH.

Broad Cove Marsh, dans le comté d'Inverness, est situé sur le golfe Saint-Laurent, à 19 milles nord du port de Mabou et 12 milles sud de Margarie.

En novembre 1866, la construction d'un quai de 400 pieds de long, sur 25 de large au sommet, avec une hauteur de 7 pieds 9 pouces à mer basse, au bout, a été donnée à l'entreprise.

A la fin de l'exercice les entrepreneurs avait construit 93 pieds de la partie touchant au rivage et étaient prêts à mettre le bloc suivant en place.

BRULÉ.

Brûlé, dans le comté de Colchester, est situé sur le détroit de Northumberland, à peu près à mi-chemin entre Tatamagouche et la rivière John.

Des réparations générales ont été faites au quai public de cet endroit, et on l'a élevé où il s'était tassé.

CANADA-CREEK.

Canada-Creek, dans le comté de King, est sur la rive sud de la baie de Fundy, à 4 milles est d'Harbourville, et 60 milles est du goulet de Digby.

La jetée de l'ouest, qui s'en allait en ruine, a été mis en aussi bon état que pouvait le promettre le crédit voté à cette fin.

CAP LA RONDE.

Le cap La Ronde, dans le comté de Richmond, est l'extrême pointe sud-est de l'île Madame.

Des améliorations ont été faites au chenal conduisant à un étang au sud du cap; toutefois ces améliorations n'ont pas duré, et l'expérience démontre qu'un chenal conduisant à un étang, à travers une grève, est rarement durable.

CHÉTICAMP.

Chéticamp est à l'extrémité septentrionale du comté d'Inverness.

A la fin du dernier exercice le dragueur *Geo. McKenzie* était occupé à continuer l'amélioration de l'entrée du port de Chéticamp, et, le 25 août, un chenal de 45 pieds de largeur, et de 13 pieds de profondeur à mer basse, avait été fait.

RUISSEAU DE CHIPMAN.

Le ruisseau de Chipman, dans le comté de King, se jette dans la baie de Fundy, du côté sud, à environ 3 milles ouest du havre de Hall.

De nouvelles réparations ont été faites au revêtement et à la couverture de la jetée, et le mouillage a été débarrassé d'un banc de roche.

BAIE DES VACHES.

La baie des Vaches est sur la côte orientale du Cap-Breton, à environ 18 milles sud-est de Sydney.

Pendant l'exercice, la somme votée a été dépensée pour garnir de pilots jointifs le côté du brise-lames faisant face à la mer, ainsi que pour reconstruire des portions des contre-forts qui avaient été emportées par les tempêtes de l'automne et de l'hiver précédents.

La construction a 1,380 pieds de longueur et est directement exposée aux efforts de la mer lorsque le vent souffle de l'est. Elle est très affaiblie par les ravages du taret.

CRANBERRY HEAD.

Cranberry Head, dans le comté de Yarmouth, est situé sur la baie de Fundy, à environ 6 milles nord de la ville de Yarmouth.

Pendant la saison qui vient de s'écouler il a été fait des réparations générales à la jetée, et l'on a construit un éperon de 28 pieds de longueur à angle droit avec la face du côté de la mer, afin d'arrêter le gravier et l'empêcher de s'accumuler autour de l'extrémité de la jetée.

DIGBY.

Digby est le chef-lieu du comté de ce nom, et est situé à l'extrémité occidentale du bassin d'Annapolis.

Pendant la première partie de l'exercice, le débarcadère dont il a été parlé dans le rapport de l'année dernière, a été achevé.

RIVIÈRE DE L'EST.

La rivière de l'Est, dans le comté de Pictou, se jette dans le havre de Pictou, en aval de New-Glasgow.

Pendant l'exercice, nombre de bancs de roche et de cailloux qui nuisaient au passage du bois et du poisson ont été enlevés sur une distance d'environ 10 milles.

ECONOMIE.

Ecocomie, dans le comté de Colebester, est situé sur le côté nord du bassin de Minas.

Pendant l'exercice, la construction d'un quai public de 200 pieds de longueur sur 24 de largeur a été commencé, et, à la fin de l'exercice, l'ouvrage était très avancé.

ILE AUX RENARDS.

L'île aux Renards, dans le comté d'Halifax, est sur la côte atlantique de la Nouvelle-Ecosse, à environ 15 milles est du port d'Halifax.

Une barre relie l'île à la terre ferme et forme un havre pour les bateaux de pêche. Cette barre a été emportée par la mer et le havre en a souffert dans son utilité.

Afin d'empêcher l'action de l'eau sur la barre, la construction d'ouvrages de protection sur toute sa longueur, savoir : 935 pieds, a été donnée à l'entreprise en septembre 1886, et, à la fin de l'exercice, l'ouvrage était achevé d'une manière satisfaisante.

GRANTON.

Granton est sur la rivière du Milieu, de Pictou.

Le dragueur *Cape Breton* qui opérait près des quais à houille, à cet endroit, continua à travailler jusqu'au 14 juillet, date à laquelle il fut mis fin aux travaux.

HALIFAX.

Le *St. Laurence* continua les travaux d'approfondissement du chenal à la tête du Bras nord-ouest, et lorsqu'il eut fini cet ouvrage il fut conduit au quai de la ligne Cunard, où il enleva 1,400 verges cubes de vase et de vieux billots.

HARBOURVILLE.

Harbourville, dans le comté de King, est sur la rive sud de la baie de Fundy, à environ 55 milles est du goulet de Digby.

Pendant l'exercice, les deux jetées qui forment le havre à cet endroit ont été réparées et mises en bon état.

ILES DES SAUVAGES.

Les îles des Sauvages, dans le comté du Cap-Breton, sont un groupe de petites îles sur le côté nord de la baie de l'Est, lac du Grand Bras-d'Or.

Les deux îles de ce groupe qui sont en dehors, ou le plus au sud, sont réunies

une à l'autre et à la terre ferme par des plages de sable et de gravier formant un havre qui s'ouvre vers l'est.

En 1881-82, le département fit creuser, à travers l'une de ces plages, un chenal dont les bords furent protégés par des coffrages. Néanmoins, le sable et le gravier avaient fini par obstruer ce chenal en s'accumulant autour du bout de la jetée est.

Avec la somme portée au budget le chenal fut de nouveau débarrassé de cette accumulation, et la jetée est fut prolongée de 75 pieds.

INGONISH.

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

Avec la somme votée une bouée tournante a été installée pour permettre aux navires d'entrer plus facilement dans le port à basse marée, et un coffrage de 58 pieds de longueur, sur 12 de hauteur et 20 de largeur, destiné à protéger la grève, fut commencé et presque achevé avant l'expiration de l'exercice.

KINGSPORT.

Kingsport, autrefois Pointe aux Chênes, est sur la rive occidentale du Bassin de Minas, entre l'embouchure de la rivière Cornwallis et le cap Blomidon.

A cet endroit, la jetée qui avait été grandement endommagée par une tempête, en 1885, a été réparée.

LISMORE.

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

Pendant l'exercice, la construction d'un quai a été commencée, mais l'ouvrage n'a pas été achevé.

PETITE BAIE AUX GLACES.

La Petite Baie aux Glaces, dans le comté du Cap-Breton, est à 5 milles sud-est de Langan.

Du 7 septembre au 5 octobre, le *St. Lawrence* travailla à améliorer l'entrée du havre, à cet endroit; mais le mauvais temps fut cause de beaucoup de retard.

ANSE DE MCNAIR.

L'Anse de McNair, dans le comté d'Antigonish, est située à environ 5 milles sud-ouest du cap George. Elle est exposée aux vents soufflant du sud-ouest au sud-est, et est à l'ouvert de la baie de Saint-George.

Le brise-lames construit par le département en 1873 a été, de temps à autre, beaucoup endommagé par la mer et la glace, et réparé. En avril dernier, la reconstruction de 160 pieds de cet ouvrage a été donnée à l'entreprise, mais il n'avait encore rien été fait à la fin de l'exercice.

MABOU.

Mabou, dans le comté d'Inverness, est sur la côte occidentale du Cap-Breton, à six milles au nord de Port-Hood.

Le mur de fascines et de pierre mentionné dans le rapport de l'année dernière a été prolongé de 500 pieds, et des réparations ont été faites à la jetée.

MARGARETVILLE.

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

Pendant la tempête du 27 décembre 1885, la jetée, à cet endroit, fut gravement endommagée, une brèche de 150 pieds y ayant été faite. Cette brèche a été réparée, et, à la fin de l'exercice, d'autres travaux de réparation étaient en cours.

MORDEN.

Morden, dans le comté de King, est sur la baie de Fundy, à 30 milles est du goulet de Digby.

Pendant l'exercice, des réparations ont été faites au block, qui a 60 pieds de longueur, ainsi qu'au brise-lames.

PARRSBORO'.

Parrsboro', dans le comté de Cumberland, est sur le côté nord du bassin de Minas, près de l'embouchure de la rivière de l'île aux Perdrix.

Pendant l'exercice, les réparations suivantes ont été faites au quai de cet endroit.

Les angles extérieurs ont été doublés en bois franc et protégés par des bandes de fer. Des défenses neuves ont été posées, et d'autres assujéties. Une seconde couche de ballast y a été mise, et l'on y a posé des solives et un plancher neufs. Un block a été construit à l'extrémité intérieure pour empêcher la mer d'entamer la berge.

PETITE RIVIÈRE.

La Petite Rivière, dans le comté de Lunenburg, se jette dans la baie Verte, à environ 7 milles ouest de la rivière La Have.

Pendant l'exercice, le bout extérieur du brise-lames qui s'était affaissé a été élevé de 18 pouces. De grandes pierres supplémentaires ont été placées sur le talus et bout extérieurs, et quelques-unes des grandes pierres de recouvrement qui avaient été dérangées par la mer ont été remises en place.

PICKET'S PIER.

Cette jetée se trouve à environ deux milles plus bas que le village de Canning, dans le comté de King, et près de l'embouchure de la rivière des Habitants, qui se jette dans le bassin de Minas.

L'abord du quai et son bout extérieur ont été élevés.

PORT-GREVILLE.

Port-Greville, dans le comté de Cumberland, est sur le bras sud de la baie de Fundy, à 15 milles de Parrsboro'.

Les 70 pieds extérieurs de l'ouvrage de protection de la grève ont été reconstruits, et l'on a construit un brise-lames de 250 pieds de longueur pour empêcher les coups de vents d'ouest de jeter le gravier dans l'embouchure de la rivière.

ILE À LA SURETTE.

L'île à la Surette, dans le comté de Yarmouth, est située à 13 milles sud-est de la ville de Yarmouth.

Pendant l'exercice il a été construit un quai de 100 x 20 pieds, dont la localité a déjà tiré un grand avantage.

ILE TANCOOK.

La grande île Tancook, dans le comté de Lunenburg, est dans la baie Mahone, à environ 8 milles sud de la ville de Chester.

La jetée construite aux frais communs des gouvernements fédéral et provincial en 1873, étant tombée en mauvais état, un crédit fut voté dans le but de la réparer. La livraison des matériaux nécessaires se faisait à la fin de l'exercice.

TATAMAGOUCHE

Le *Cape Breton* a travaillé pendant quelques semaines pour ouvrir un étroit chenal à travers la barre, à Tatamagouche, dans le comté de Colchester.

HAVRE DE TROIS-BRASSES.

Le havre de Trois-Brasses, dans le comté d'Halifax, est situé sur la côte de l'Atlantique, à environ 14 milles est du port d'Halifax.

De légères réparations nécessaires ont été faites aux ouvrages de protection de la grève.

PUBNICO-OUEST.

Pubnico-Ouest est à l'extrême bout du comté de Yarmouth, et à environ 30 milles de la ville de Yarmouth.

L'ouvrage mentionné dans le rapport de l'année dernière a été prolongé de 230 pieds; ce prolongement consiste en un quai de pilotis large de 25 pieds.

POINTE BLANCHE.

La Pointe Blanche, dans le comté de Queen, est sur la côte atlantique de la Nouvelle-Ecosse, à environ 8 milles sud-est de l'entrée du port de Liverpool.

Pendant l'exercice, le ballast qui avait été délogé du brise-lames en ruine fut enlevé, et des réparations furent faites à l'ouvrage resté debout.

WYCOCOMAGH.

L'étang de Campbell, dans le comté d'Inverness, est situé sur le côté sud de la baie de Whycomagh.

Pendant l'exercice, le chenal conduisant à l'étang a été redressé, et son côté a été protégé par un ouvrage de fascine et de pierre.

YARMOUTH.

Yarmouth est le chef-lieu du comté de ce nom.

Les travaux de protection de grève qui, en différents endroits, avaient été minés par l'eau, furent réparés, et il fut aussi fait des réparations ailleurs.

L'élargissement du chenal, dont il a été question dans le rapport de l'année dernière, a été continué par le dragueur *Canada*; lorsqu'on l'aura achevé, l'entrée de ce port sera grandement améliorée.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

CAP TOURMENTIN.

Le cap Tourmentin est sur la côte néo-brunswickoise du détroit de Northumberland, et se trouve en face du cap Traverse, Ile du Prince-Edouard.

Pendant l'exercice, les entrepreneurs n'ont construit que 230 pieds de la portion du quai la plus rapprochée de la côte, à cet endroit.

COCAGNE.

Le havre de Cocagne, dans le comté de Kent, est sur la côte sud-ouest du détroit de Northumberland, à environ 10 milles nord de Shédiac.

L'entrée du havre est obstruée par une barre de sable et de gravier. Le 2 août 1886, le *St. Lawrence* se mit à l'œuvre pour pratiquer un passage à travers cette barre, et vers le 28 du même mois il avait réussi à y creuser un chenal de 14 pieds de profondeur.

DALHOUSIE.

Le port de Dalhousie est située à la tête de la baie des Chaleurs.

En décembre 1886, la construction d'un quai de délestage de 300 pieds de longueur, devant s'étendre vers l'ouest à partir du haut bout du quai de chemin de fer, a été donnée à l'entreprise, et, à la fin de l'exercice, les travaux étaient en marche.

RIVIÈRE DE L'ORME.

La rivière de l'Orme est un petit cours d'eau qui se jette dans la baie des Chaleurs, à environ 10 milles nord de l'entrée du port de Bathurst.

Plusieurs cailloux qui rendaient l'entrée et la sortie dangereuses aux navires ont été enlevés.

GRANDE ANSE.

La Grande Anse, dans le comté de Gloucester, est sur la rive sud de la baie des Chaleurs, à peu près à mi-chemin des ports de Bathurst et de Shippangan.

La partie supérieure du brise-lames, qui avait été emportée par la glace le 22 janvier 1886, et dont il a été question dans le rapport de l'année dernière, a été reconstruite sur une longueur de 100 pieds.

CAP HOPEWELL.

Le cap Hopewell, dans le comté d'Albert, est sur la rivière Peticodiac, à environ 7 milles en aval de Hillsboro'.

Pendant l'exercice, le petit cours d'eau qui coule près du quai de délestage a été approfondi et redressé, et l'on a fait un canal au bout du quai pour donner plus de commodité aux navires sur lest.

ILE AUX PERDRIX.

L'île aux Perdrix est située directement à la hauteur de l'entrée du port de Saint-Jean.

Il y a plusieurs années deux petites jetées furent construites afin de faciliter le débarquement d'approvisionnements pour les phares et autres stations du département de la marine.

Par un gros coup de vent du sud-est, au commencement de février dernier, la jetée est fut presque entièrement détruite, et ses débris furent balayés dans le havre formé par les deux jetées.

Ces débris ont été enlevés, et la jetée ouest peut servir aux bâtiments et bateaux.

QUACO.

Quaco est sur la côte nord de la baie de Fundy, et à environ 30 milles est du port de Saint-Jean.

Pendant l'exercice, les brise-lames à l'entrée de ce port ont été réparés et renforcés.

RIVIÈRE SAINT-FRANÇOIS.

La rivière Saint-François est un tributaire de la rivière Saint-Jean, dans laquelle elle se jette à environ 30 milles ouest d'Edmunston.

Pendant l'exercice on a amélioré cette rivière sur un parcours de douze milles depuis son embouchure en faisant disparaître des bancs de sable, ainsi que de grosses pierres et des cailloux. Le chemin de halage a aussi été mis en bon état.

RIVIÈRE SAINT-JEAN.

Entre Saint-Jean et Frédéricton 204 "chicots" ont été enlevés de différentes parties de la rivière.

Le 1er juillet 1886, le dragueur *New Dominion* opérant à la baie de Belle-Ile, et, vers le 28 septembre, il avait extrait 28,035 verges cubées de matières.

Le 3 octobre, le même dragueur se mit à l'œuvre pour rouvrir le chenal au Grand Lac, comté de Queen, et continua de travailler jusqu'au 29 octobre, date à laquelle 9,555 verges cubées de matières avaient été enlevées.

L'ouvrage fut repris à Belle-Ile le 28 juin, et à la fin de l'exercice 1,510 verges cubées de matières avaient été enlevées.

Entre Frédéricton et l'île aux Ours des cailloux et des roches ont été enlevés à Burden's Landing ainsi que dans le voisinage de Spring-Hill, et le chenal a été élargi à la tête de l'île de Hartt.

Depuis l'île aux Ours, en montant, jusqu'à la rivière des Chutes, on a amélioré le chenal en faisant disparaître des cailloux et des barres.

Depuis la rivière des Chutes jusqu'aux Grandes Chutes, on a fait sauter et enlevé des roches aux rapides Blancs et Larlee Rock, en aval du pont d'Andover.

Sur la Tobique des améliorations ont été effectuées aux barres de Nictau, du Petit-Nictau, d'Hammond, Perdue, de Miller, de Gaunce, du ruisseau de Riley, du ruisseau de Hartly, de l'île Swift, de l'île aux Chevaux, de Gulquack, de Plaster Rock, et autres endroits.

En amont des Grandes Chutes jusqu'à la rivière Saint-François, le chemin de halage a été réparé, et des roches ainsi que des barres de sable ont été enlevées du chenal, au ruisseau de Baker, tandis qu'immédiatement en amont des chutes un barrage de dérivation, d'une longueur de 230 pieds, pour guider le bois carré et les billots dans leur descente par les chutes, a été commencé sur le côté ouest de la rivière, mais non achevé.

PORT DE SAINT-JEAN.

La reconstruction du brise-lames de la pointe au Nègre, à l'entrée du port, a été achevée et l'ouvrage reçu de l'entrepreneur à la fin de janvier dernier.

L'ouvrage de protection à l'extrémité intérieure du brise-lames, et à l'entour du pied de la falaise sur laquelle se dresse le fort Dufferin, ayant été endommagé par une forte tempête au commencement de février dernier, des mesures furent prises pour le réparer, et, avec le crédit affecté à cette dépense, environ la moitié des travaux fut exécutée.

Le dragueur *New Dominion* a travaillé au quai de la Compagnie Internationale de navires à vapeur pendant les derniers jours de décembre et jusqu'au 8 janvier dernier, enlevant 450 verges cubées de matières.

SHIPPEGAN.

Le port de Shippegan, dans le comté de Gloucester, est situé à l'extrémité sud du détroit de Shippegan, qui est un bras de la baie des Chaleurs.

Des réparations générales ont été faites au brise-lames à cet endroit.

TYNEMOUTH CREEK.

Tynemouth Creek, dans le comté de Saint-Jean, est sur la côte nord de la baie de Fundy, à 20 milles est du port de Saint-Jean.

Les ouvrages de protection construits par le département à cet endroit, en 1875, 1882, 1883 et 1884, ont été réparés et renforcés.

RIVIÈRE AU SAUMON SUPÉRIEURE.

La rivière au Saumon supérieure se jette dans la baie de Salisbury, à environ 4 milles nord-est de Mathews Head.

En octobre 1886, la construction d'un prolongement de 245 pieds du brise-lames construit par le département en 1883 et 1884 fut donnée à l'entreprise, et, à la fin de l'exercice, l'ouvrage était très avancé.

QUÉBEC.

ANSE À L'EAU,

Près de Tadousac, à l'embouchure du Saguenay.
De légères réparations ont été faites au plancher du quai et à la cale.

ANSE SAINT-JEAN.

L'anse Saint Jean est sur la rive sud-ouest du Saguenay, et à environ 25 milles de son embouchure.

Pendant l'exercice, on a construit une cale mobile ainsi qu'un hangar ouvert de 40 x 28 pieds, et une partie du plancher a été renouvelée.

Ces renouvellements de plancher sont dus aux quantités de bois de chauffage qu'on empile sur le quai.

BARACHOIS DE MALBAIE,

Sur la rive nord de la baie des Chaleurs.

On a débarrassé le chenal d'une quantité de roches, mais il en reste encore considérablement à enlever.

BAIE SAINT-PAUL,

Dans le comté de Charlevoix, sur la rive nord du Saint-Laurent, environ 60 milles en bas de Québec.

Il a été construit une culée pour relier le quai neuf au chemin fait par la municipalité.

BERTHIER (*en haut*).

Le village de Berthier (*en haut*) est situé sur la rive nord du Saint-Laurent, à 45 milles nord-est de Montréal, et vis-à-vis de Sorel.

Un brise-glace destiné à protéger le village a été construit à l'entreprise, et il a eu tout le succès qu'on en attendait.

BIC.

Dans le comté de Rimouski, est à 170 milles de Québec.

Le quai de cet endroit a été achevé pendant l'exercice.

PORT DE BRYSON.

Le pont de Bryson traverse l'Outaouais au village de Bryson, et relie ce village ainsi que la rive nord de la rivière à l'île du Calumet.

Le gouvernement fédéral a contribué pour \$5,000 à la construction de ce pont, qui a 585 pieds de longueur d'une culée à l'autre, avec de longs abords de chaque côté.

LES CASCADES.

Le quai des Cascades est situé sur la rivière des Outaouais, dans le comté de Vaudreuil, et à 6 milles est du village des Cèdres.

Un quai de 100 pieds de longueur, 25 de largeur, et $5\frac{1}{2}$ de hauteur au-dessus de l'eau basse, avec deux abords, a été bâti à cet endroit; et un hangar de 40×24 pieds a aussi été construit sur ce quai.

CHATEAU-RICHER,

Dans le comté de Montmorency, 15 milles en bas de Québec.

Pendant l'exercice on a continué à débarrasser la grève de ses cailloux.

CHICOUTIMI,

A la tête de la navigation du Saguenay.

Des réparations générales ont été faites au quai; on a aussi construit une cale et peinturé la salle d'attente.

DOUCET'S LANDING,

Sur la rive sud du Saint-Laurent, en face de la ville de Trois-Rivières.

Le fond ayant beaucoup diminué au quai de cet endroit, un dragueur le creusa en enlevant 6,500 verges cube de vase.

ÉTANG DU NORD,

A l'extrémité occidentale de l'île Grindstone, du groupe connu sous le nom d'îles de la Madeleine, dans le golfe Saint-Laurent.

Pendant l'exercice, le brise-lames a été de nouveau allongé de 200 pieds; puis, il a été construit un autre coffrage de 100 pieds de longueur, sur 32 de largeur et 18 de hauteur, lequel n'attend plus que d'être noyé.

POINTE GATINEAU,

A l'embouchure de la rivière Gatineau, à 2 milles en aval de la ville d'Ottawa.

Le dommage fait au revêtement et aux défenses du quai a été réparé.

GRANDES BERGERONNES,

Dans le comté de Saguenay, sur la rive nord du Saint-Laurent, à 14 milles de Tadoussac.

On a commencé à débarrasser le chenal de la rivière des roches qui l'obstruaient, et il en a été ainsi nettoyé une longueur de 1,000 pieds sur 60 de largeur.

Il reste encore à améliorer un mille de rivière environ.

GRAND PABOS,

Dans le comté de Gaspé, à 30 milles de Percé.

On a commencé, en juillet 1886, à enlever les grosses roches qui obstruent le port, en les faisant sauter. L'ouvrage fut discontinué en août, époque à laquelle 173 tonnes de roche avaient été enlevées.

KAMOURASKA,

Sur la rive sud du Saint-Laurent, à 90 milles en bas de Québec.

Pendant l'exercice, un prolongement de 100 pieds du quai fut commencé mais non achevé.

LA GRANDE DÉCHARGE.

Le plus grand des deux débouchés par lesquels les eaux du lac Saint-Jean se déversent dans le Saguenay.

Dans le cours de l'année une tranchée de 15 pieds de large avec une profondeur moyenne de 6½ pieds a été faite dans le but de faciliter l'écoulement des eaux du lac Saint-Jean.

LAC MÉGANTIC.

Dans le cours de l'exercice on a construit un quai à Ditchfield et fait quelques légères réparations au quai d'Agnès.

LANORAIE.

Lanoraie, dans le comté de Berthier, est située sur la rive nord du Saint-Laurent, à 36¼ milles en aval de Montréal.

On a construit une approche de 240 pieds de longueur pour relier la rive au caisson construit en 1884.

LAPRAIRIE.

Laprairie est le chef-lieu du comté du même nom, et se trouve sur la rive nord du Saint-Laurent, à 7 milles en amont de Montréal.

Le *Nipissing* a commencé à creuser sur une batture entre l'ancien et le nouveau chenal, le 26 mai, et y travaillait encore à la fin de l'exercice.

Deux brise-glace ont été construits durant l'année pour empêcher la glace d'endommager les propriétés riveraines lorsque la débâcle se fait. Il ont prouvé leur utilité d'une manière satisfaisante.

LES ÉBOULEMENTS.

Dans le comté de Charlevoix, sur la rive nord du Saint-Laurent, à 69 milles en aval de Québec.

Des réparations ont été faites aux parements et aux longrines du tablier du quai, et le plancher a été renouvelé par places.

MONTMAGNY.

Saint-Thomas est le chef-lieu du comté de Montmagny, et sur la rive sud du Saint-Laurent, à 35 milles en aval de Québec.

On a continué à enlever les cailloux dans le bassin, pendant l'année, et l'on a fait des progrès satisfaisants.

LA MALBAIE.

Dans le comté de Charlevoix, sur la rive nord du Saint-Laurent, à 84 milles en aval de Québec.

Des réparations ont été faites à la cale mobile.

NEW-CARLISLE.

New-Carlisle, dans le comté de Bonaventure, est situé sur la rive nord de la baie des Chaleurs, à environ 65 milles à l'est de Campbelltown.

On a poussé avec vigueur la construction de cette jetée pendant l'exercice, et elle est presque terminée.

RIVIÈRE NEWPORT.

Dans le comté de Gaspé, se jette dans la baie des Chaleurs, à 25 milles à l'ouest de Percé.

Dans le cours de l'exercice deux jetées de protection ont été construites, une de chaque côté du chenal, pour empêcher le sable de le remplir pendant les grosses tempêtes.

NICOLET.

La rivière Nicolet se jette dans le Saint-Laurent, sur sa rive sud, au pied du lac Saint-Pierre.

Pendant les mois de septembre et d'octobre 1886, 560 pieds d'ouvrages de protection en pilotis ont été enfoncés, et terminés à l'exception du talus en pierre.

PERCÉ.

Le chef-lieu du comté de Gaspé.

On a délivré la quantité de bois nécessaire dont il est parlé dans le rapport de l'an dernier.

PONT DU PORTAGE-DU-FORT.

Ce pont traverse l'Ottawa au Portage-du-Fort, à 60 milles en amont de la cité d'Ottawa.

Le tablier de ce pont, qui a 1,000 pieds de long, a été terminé en avril dernier.

RIVIÈRE À LA GRAISSE.

Cette rivière coule à travers le comté de Vaudreuil et se jette dans l'Ottawa sur sa rive sud, à environ 45 milles en amont de Montréal.

Les travaux du creusement du chenal qui étaient en voie d'exécution à la fin du dernier exercice, ont été terminés et un bassin a été dragué pour tourner les navires.

RIVIÈRE BLANCHE.

Cette rivière coule à travers le comté de Rimouski et se jette dans le Saint-Laurent sur sa rive sud.

Les ouvrages à cet endroit ont été réparés et renforcés, et un caisson de 50 par 30 pieds ajouté à l'extrémité est de la tête du quai.

RIVIÈRE BRAS SAINT-NICOLAS.

Cette rivière se jette dans le bassin Montmagny à Saint-Thomas.

Les cailloux en dessous et en amont du pont du chemin de fer Intercolonial ont été enlevés du lit de la rivière, et le récif de roche en aval du pont a été miné, de sorte que l'eau ne rencontre plus d'obstacles et que l'inondation périodique des terres en amont du pont ne se produira plus.

RIVIÈRE DU LIÈVRE.

Se jette dans l'Ottawa, à 18 milles en aval de la cité d'Ottawa.

En décembre dernier un contrat a été fait pour la construction d'une écluse et d'un barrage aux Petits Rapides, et à la fin de l'exercice les travaux n'avaient pas été commencés.

RIVIÈRE-DU-LOUP (EN BAS).

Le village de la Rivière-du-Loup (ou Fraserville) est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, à 114 milles en aval de Québec.

Des réparations ont été faites au plancher et à la main-courante, et une salle d'attente et un hangar à marchandises ont été érigés à la tête de la jetée.

Le chenal de la rivière a été creusé et quelques cailloux enlevés.

RIVIÈRE DU LOUP (EN HAUT).

Cette rivière, dans le comté de Maskinongé, se jette dans le Saint-Laurent (lac Saint-Pierre), sur sa rive nord, à 21 milles en amont de Trois-Rivières.

Le *Nipissing* a été occupé à creuser un chenal de 1,100 pieds de long, 40 de large, et d'une profondeur de 6 pieds à travers la barre de sable qui obstruait son embouchure dans le lac Saint-Pierre.

RIVIÈRE OUELLE.

Se jette sur le côté sud du Saint-Laurent, à 75 milles en aval de Québec.

Un grand nombre de cailloux ont été enlevés du chenal de la rivière.

Dans le cours de l'année les travaux de recouvrement en planches du quai de la Pointe-aux-Orignaux ont été continués, 759 pieds ayant été terminés.

RIVIÈRE RICHELIEU.

Le dragueur *Nipissing* a commencé les travaux le 31 mai à Saint-Antoine, pour redresser et creuser jusqu'à 9 pieds le chenal tortueux entre l'île et la rive ouest, et à la fin de l'exercice il était encore occupé à ces travaux.

RIVIÈRE RIMOUSKI.

Cette rivière se jette dans le Saint-Laurent sur sa rive sud, dans le comté de Rimouski.

Les travaux d'enlèvement des cailloux du chenal à l'embouchure de la rivière ont été continués durant le dernier exercice.

RIVIÈRE SAGUENAY.

Les travaux de creusement et d'amélioration de la rivière en aval de Chicoutimi, qui avaient été discontinués, ont été repris et de bons progrès ont été faits.

FLEUVE SAINT-LAURENT.

Enlèvement d'ancre, chaînes, etc.

Le bateau de levage a été employé dans le cours de l'été de 1886 par le département pour enlever les cailloux de la "Fiy Bank," dans le port de Québec, et après le mois de septembre il a continué ses opérations sous la direction des commissaires du havre de Québec.

RIVIÈRE SAINTE-ANNE DE BEAUPRÉ.

Cette rivière se jette dans le Saint-Laurent sur son côté nord, dans la paroisse de Sainte-Anne, comté de Montmorency.

On a continué les travaux d'amélioration de cette rivière pour faciliter la descente des billots. Ils consistent dans l'enlèvement de rochers et la construction de barrages.

RIVIÈRE SAINT-FRANÇOIS.

Cette rivière se jette dans le lac Saint-Pierre, à 3 milles en aval de l'embouchure de la rivière Yamaska.

Un dragueur a été occupé à couper la batture à l'embouchure de la rivière et la première batture en amont des moulins de Tourville.

RIVIÈRE SAINT-LOUIS.

Cette rivière coule à travers le comté de Beauharnois pour se jeter dans le Saint-Laurent, à la ville de Beauharnois.

Pour faciliter l'écoulement des eaux pendant les crues, le barrage de Symon-
sité à 10 milles en amont de l'embouchure de la rivière, a été enlevé et quelques
réparations ont été faites aux portes de prise d'eau à l'entrée du coursier d'alimen-
tation.

RIVIÈRE SAINT-AURICE.

Du 5 juillet au 26 août 1886, un dragueur a travaillé dans le chenal de la Saint-
Maurice, à couper un passage de 60 pieds de large et 6 pieds de profondeur à l'extrême
eau basse, jusqu'au pont Saint-Maurice.

À la station du Cap aux Corneilles à 1½ mille en amont de l'embouchure de la
rivière, des réparations aux piliers existant et la construction de nouveaux piliers ont
été commencées l'hiver dernier, et à la fin de l'exercice les travaux étaient en bonne
voie.

RIVIÈRE VERTE.

Se jette dans le Saint-Laurent sur la rive sud, dans le comté de Témiscouata.
Dans le cours de l'année le lit de la rivière a été nettoyé de cailloux.

RIVIÈRE YAMASKA.

La Yamaska se jette dans le lac Saint-Pierre en venant du sud.

Dans le cours de l'exercice le dragage jusqu'à une profondeur de 5½ pieds a été
fait à travers les battures obstruant la libre navigation de la rivière.

La culée ouest du barrage a été élevée d'une assise de pièces, et l'aile de protec-
tion d'amont du côté est a été prolongée de 60 pieds.

SAINT-ALPHONSE DE BAGOTVILLE.

À la tête de la baie des Ha! Ha! rivière Saguenay, à environ 66 milles en amont
de son embouchure.

Le plancher de la jetée a été réparé par places, un hangar à marchandises de 50
par 30 pieds, et une salle d'attente de 24 x 18 pieds ont été construits.

SAINTE-ANNE DE BELLEVUE.

Dans le comté de Jacques-Cartier, sur la rivière Ottawa, et à 21 milles en amont
de Montréal.

Quelques changements nécessaires ont été faits au quai récemment construit par
le département à cet endroit.

Des cailloux et autres obstacles autour du quai ont été enlevés par le dragueur
Nipissing, laissant 9 pieds d'eau.

SAINTE-ANNE DE LA POCATIÈRE.

Dans le comté de Kamouraska, sur la rive sud du Saint-Laurent, à 70 milles en
aval de Québec.

Les travaux de ce quai ont été continués pendant l'exercice et il reste mainte-
nant peu à faire.

SAINTE-ANNE DE SOREL.

Dans le comté de Richelieu, sur la rive sud-est du Saint-Laurent, à environ 3
milles en aval de Sorel.

Une nouvelle jetée, n° 6, a été construite entre les jetées 4 et 5.

SAINTE-FAMILLE.

Sur l'île d'Orléans, à 17 milles en aval de Québec.

Cette jetée a été parfaitement réparée pendant l'exercice.

SAINT-FRANÇOIS D'ORLÉANS.

Saint-François est à l'extrémité est de l'île d'Orléans.

Les matériaux nécessaires à l'achèvement de la jetée à cet endroit ont été achetés.

SAINT-IRÉNÉE.

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

Un bloc de 80 pieds de long, 30 pieds de large et 18 pieds de haut, a été construit à cet endroit.

SAINT-JEAN D'ORLÉANS.

Sur l'île d'Orléans, à 22 milles en aval de Québec.

Le quai a été réparé où c'était nécessaire et mis en bon état.

SAINT-PLACIDE,

Dans le comté des Deux-Montagnes, est situé sur la rive nord de l'Ottawa, à environ 18 milles en amont de son confluent avec le Saint-Laurent.

Un dragueur a été employé du 15 juillet au 1er septembre 1883, à agrandir le bassin en avant et sur les côtés du quai, et à faire un chenal venant de l'est, dont environ 800 pieds sont terminés à une profondeur de 10 pieds.

SAINT-ZOTIQUE.

Saint-Zotique est situé dans le comté de Soulanges, sur la rive nord du lac Saint-François, à 3 milles de Coteau-Landing.

Un caisson de 18 par 20 pieds, supportant un hangar de même dimension a été construit et des réparations ont été faites à d'autres portions du quai. Deux des brise-glace ont été reconstruits à partir du niveau de l'eau.

RAPIDES DU SAULT-AU-RÉCOLLET.

Ces rapides se trouvent à environ 2 milles en amont du village du Sault-au-Récollet, sur la rivière des Prairies.

Pour faciliter la descente du bois on a enlevé quelques cailloux du chenal.

CHEMIN DE TÉMISCOUATA.

Ce chemin s'étend depuis la Rivière-du-Loup (en bas) jusqu'à la frontière qui sépare les provinces de Québec et du Nouveau-Brunswick et a une longueur de 67 milles.

Du 9e au 60e mille, 39 ponceaux ont été réparés et le pont qui se trouve au 50e mille, sur la Petite Rivière, a été examiné.

TROIS-PISTOLES.

Le village de Trois-Pistoles est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, à 148 milles en aval de Québec.

La construction d'un brise-lames pour protéger la jetée construite à cet endroit par le département a été commencée mais non complétée durant l'exercice.

VAUDREUIL,

Dans le comté de Vaudreuil, sur la rivière Ottawa, à environ 25 milles en amont de Montréal.

Le *Nipissing* arriva à Vaudreuil le 9 août, et a été occupé sur le chenal précédemment commencé, conduisant de l'eau profonde au quai projeté.

PROVINCE D'ONTARIO.

BELLE-RIVIÈRE.

Belle Rivière se jette dans le lac Sainte-Claire, dans le comté d'Essex, à quelque distance en amont de la ville de Windsor.

L'ouvrage en pilotis à l'embouchure de cette rivière a reçu quelques réparations nécessaires.

BELLEVILLE.

A l'embouchure de la rivière Moira, qui se jette dans la baie de Quinté, à 43 milles à l'ouest de Kingston.

Dans le but de créer un débouché aux eaux de la Moira pendant les crues, un contrat a été fait pour le dragage d'un chenal. Les travaux commencèrent le 30 septembre et ont été suspendus le 30 novembre 1836, et n'avaient pas été repris par l'entrepreneur à la fin de l'exercice financier.

COBOURG.

Sur le lac Ontario, à 96 milles à l'ouest de Kingston.

La charpente supérieure du caisson extérieur de la jetée de l'est a été construite jusqu'à la hauteur convenable, et celle des prochains 300 pieds du même quai a été reconstruite où c'était nécessaire. Des réparations ont aussi été faites à la jetée de l'est.

Le dragueur *Ontario* a été occupé du 1er juillet au 7 août à continuer les travaux de creusement le long des quais et du brise-lames, et dans le bassin.

KINGSTON.

Les travaux ont été repris sur la batture de la Pointe Frédéric le 1er juillet, et se sont continués jusqu'au 29 octobre, et pendant ce temps 2,421 verges cubes de roc ont été enlevées.

KINCARDINE.

A l'embouchure de la rivière Pénétangore, à 31 milles au nord de Goderich, sur le lac Huron.

Des réparations ont été faites à la jetée du sud et un chenal a été dragué jusqu'à une profondeur de 16 pieds à partir des ateliers de la fabrique de sel jusqu'à l'eau profonde, pour permettre aux navires de charger aux ateliers.

KINGSVILLE.

Sur le lac Erié, à environ 25 milles à l'est à partir de l'embouchure de la rivière Détroit.

Des réparations considérables ont été faites aux ouvrages du havre à cet endroit.

PETIT-COURANT.

Petit-Courant est le passage entre l'île à La Cloche et les îles Manitoulines, sur la route qui conduit directement des ports de la baie Georgienne au Sault Sainte-Marie, pour les navires qui prennent le chenal nord du lac Huron.

Les travaux d'élargissement du chenal à son extrémité supérieure ont été continués durant l'exercice, mais ne sont pas encore terminés.

LION'S-HEAD.

Lion's-Head, Bruce-Nord, est à 22 milles au nord de Warton, sur le côté ouest de la baie Georgienne.

Un chenal de 75 pieds de long, 13 pieds de large et 14 pieds de profondeur, a été coupé à travers une batture de gravois, qui s'était formée en arrière du brise-lames et nuisait à la navigation.

CREEK DU PETIT-OURS.

Le creek du Petit-Ours se jette dans le chenal écarté, sur le côté est de l'île Sainte-Anne, lac Sainte-Claire, à environ 16 milles de Chatham.

Grâce aux dépôts charriés par ce creek, un des bassins où se trouvent les navires et quelques endroits du chenal dragué étaient devenus obstrués. Ce dépôt a été enlevé.

CREEK MCGREGOR.

Se jette dans la rivière Thames, à Chatham, comté de Kent.

Pour empêcher un éboulis de la berge de ce creek, du côté de la ville, et les dommages qui en résulteraient aux propriétés, il a été fait un contrat pour la construction de 300 pieds d'ouvrages de protection en pilotis sur le côté sud, et à la fin de l'exercice ces travaux étaient presque terminés.

MIDLAND.

Midland, comté de Simcoe, est le terminus de la division Midland du chemin de fer du Grand-Tronc sur la baie Georgienne.

Un contrat a été passé pour la construction de quais dans ce port, le chemin de fer du Grand-Tronc et les autorités municipales de Midland y contribuant.

A la fin de l'exercice, l'entrepreneur avait commencé ces travaux.

OAKVILLE.

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

Un contrat a été signé pour la reconstruction des 360 pieds extérieurs de la jetée de l'est qui avaient été emportés par une forte tempête. A la fin de l'exercice il n'avait été fait que très peu de progrès sur ces travaux.

OWEN-SOUND.

Owen-Sound, comté de Grey, est situé à l'embouchure de la rivière Sydenham, et est le terminus du chemin de fer du Pacifique Canadien sur la baie Georgienne.

Dans le cours de l'année on a dragué dans le port jusqu'au quai des bateaux à vapeur.

PORT-ARTHUR.

Port-Arthur est situé sur la baie du Tonnerre, lac Supérieur.

Un contrat a été fait pour le prolongement du brise-lames, vers l'est, sur une longueur de 1,600 pieds.

A la fin de l'exercice les travaux étaient en bonne voie.

PORT-ELGIN.

Est dans le comté de Bruce et à 24 milles au nord de Kincardine.

Un contrat a été passé pour la construction d'un éperon s'étendant depuis la jetée de débarquement actuelle jusqu'à une distance de 300 pieds, pour arrêter la marche du sable qui tend à diminuer l'eau dans le port, et à la fin de l'exercice les travaux étaient en bonne voie.

Du 1er juillet au 11 août, le dragueur *Challenge* a été occupé à creuser le port entre le dock et le brise-lames. Il a repris les travaux le 16 mai, et enleva une accumulation de sable qui avait été charriée dans le port près du quai, terminant les travaux le 1er juin 1887.

PORT-HOPE.

Sur la rive nord du lac Ontario, à 8 milles à l'ouest de Cobourg.

Une partie de la charpente supérieure de la jetée ouest a été reconstruite, et de la pierre et du bois ont été placés dans et sur le brise-lames sur une distance de 100 pieds.

Le dragueur *Ontario* a été employé pendant une partie de l'exercice financier à creuser le port et le long du brise-lames.

RIVIÈRE AUX PÊCHES.

Cette rivière coule à travers le comté d'Essex et se jette dans le lac Sainte-Claire.

Des ouvrages de protection en pilotis ont été construits de chaque côté de la rivière à son embouchure.

RIVIÈRE KAMINISTIQUIA.

Cette rivière se jette dans la baie du Tonnerre à l'ouest de Port-Arthur.

Le creusement de la rivière jusqu'au grand élévateur et aux quais a été poussé pendant la saison d'été, et lorsque ce chenal sera terminé, les grands navires n'auront aucune difficulté à se rendre jusqu'à Fort-William.

RIVIÈRE OTTAWA—NARROWS EN AMONT DE PEMBROKE.

Le dragage a été fait du 20 septembre au 16 novembre dans la rivière Ottawa, en aval de l'embouchure de la rivière Pétéwawa.

Pendant ce temps 540 verges cubes de cailloux et 75 de roc ont été enlevés. Quinze bouées ont aussi été mises en position.

RIVIÈRE BIDEAU.

Un mur de revêtement de 540 pieds de long a été construit sur le côté ouest de la rivière pour protéger les propriétés qui étaient annuellement endommagées par les inondations du printemps.

JETÉE DE LA RIVIÈRE SAUGEEN.

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

Un contrat a été fait pour la reconstruction d'une longueur de 544 pieds de la charpente supérieure de la vieille jetée, et la construction d'un caisson additionnel de 100 pieds de long.

À la fin de l'exercice ces ouvrages étaient presque terminés.

SOUTHAMPTON.

Dans le comté de Bruce, est situé sur la rive est du lac Huron, à 143 milles en amont de Sarnia.

Le dragage commencé l'an dernier au quai du débarcadère a été terminé par le dragueur *Challenge*.

SUMMERSTOWN.

Summerstown, comté de Glengarry, est situé sur la rive nord du lac Saint-François, à 10 milles en aval de Cornwall.

On a terminé le creusement du chenal principal depuis le Saint-Laurent jusqu'aux quais du village.

THORNBURY.

Thornbury, comté de Grey, est à 13 milles de Collingwood, et situé sur la baie Georgienne.

Une rangée de pilotis a été enfoncée à partir de l'extrémité intérieure de la jetée dans une direction sud-ouest pour empêcher la plage d'être rongée par l'eau.

Le dragueur *Challenge* a travaillé dans le port pour couper la batture entre le quai et le brise-lames.

TORONTO.

Le port de Toronto, formé par l'île Toronto, est situé sur la rive nord du lac Ontario, à 161 milles de Kingston.

Dans le cours de l'année on a placé une nouvelle quantité de grosses pierres aux endroits exposés du brise-lames de l'île.

MANITOBA.

LA RIVIÈRE ROUGE.

Cette rivière se jette dans la partie sud du lac Winnipeg.

Le dragueur du département a été occupé durant l'année sur la batture du lac Winnipeg, et aux fourches de la rivière.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

RIVIÈRE SASKATCHEWAN.

La cause des dépenses faites sur cette rivière est l'enlèvement des cailloux et des battures de sable qui obstruent le chenal de la branche nord, entre Edmonton et les Fourches. Il reste, cependant, encore beaucoup à faire.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Le rapport de l'honorable J. W. Trutch, agent du Canada dans la Colombie-Britannique, imprimé dans un autre endroit de ce volume, contient une description des travaux exécutés sous sa direction.

BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT.

Le bassin a été terminé et est maintenant prêt à recevoir les navires.

ÉTUDES ET EXAMENS.

Pendant l'année des études et examens ont été faits dans les localités ci-dessous mentionnées, et—sauf quelques exceptions—des plans, rapports et évaluations ont été soumis au département.

Pointe Fortune,	Comté de King.	I. P.-E.
Georgetown,	do	do
Port Murray,	do	do
Brae,	Comté de Prince.	do
New London,	do	do
Pownal Bay,	Comté de Queen.	do
Creek des Neuf Milles,	do	do
North Rustico,	do	do

Bayfield,	Comté d'Antigonish,	N.-E.
Tracadie,	do	do
Anse Cribbens,	do	do
Anse McNair,	do	do
Anse du Castor,	Comté du Cap-Breton.	do
Marstown,	Comté de Colchester.	do
Weymouth,	Comté de Digby.	do
Digby,	do	do
Sheet Harbour,	Comté de Halifax.	do
Bedford Basin,	do	do
West Bay,	Comté d'Inverness.	do
Indian Point,	do	do
Judique,	do	do
Mabou Mines,	do	do
Little Judique,	do	do
Hall's Harbour,	Comté de King.	do
Horton,	do	do
Mordant,	do	do
Gold River,	Comté de Lunenburg.	do
Ile Tancook,	do	do
Ile La Have,	do	do
Brooklyn,	Comté de Queen.	do
Summerville,	do	do
Lower D'Escousse,	Comté de Richmond.	do
Port Richmond,	do	do
Points Port,	do	do
Ile Saint-Pierre,	do	do
Little Narrows,	Comté de Victoria.	do
White Point,	do	do
Eel Lake,	Comté de Yarmouth.	do
Argyle Sound,	do	do
Pinkney's Point,	do	do
Chebogue Head,	do	do
Rivière Moser,	do	do
Barachois,	do	do
Rock Point,	do	do
Elm Tree River,	Comté de Kent.	N.-B.
Dalhousie,	Comté de Ristigouche	do
Grand Falls,	do	do
Dipper Harbour,	Comté de Saint-Jean.	do
Rivière Noire,	do	do
Quaco,	do	do
Rivière Saint-Louis,	Comté de Beauharnois,	Québec.
Berthier (<i>en haut</i>),	Comté de Berthier.	do
L'Anse aux Gascons,	Comté de Bonaventure.	do
Sainte-Anne de la Pêrade,	Comté de Champlain.	do
Les Eboulements,	Comté de Charlevoix.	do
Cap Chatte,	Comté de Gaspé	do
House Harbour,	do	do
Sainte-Adelaine de Pabos,	do	do
Sainte-Anne des Monts,	do	do
Saint-Godfroi,	do	do
Pointe-Claire,	Comté de Jacques-Cartier.	do
Sainte-Anne de Bellevue,	do	do
Kamouraska,	Comté de Kamouraska.	do
Laprairie,	Comté de Laprairie.	do

Rivière des Prairies,	Comté de Laval,	Québec.
Sault au Récollet,	do	do
Rivière du Loup (<i>en haut</i>)	Comté de Maskinongé.	do
Saint-Joachim,	Comté de Montmorency.	do
Rivière du Lièvre,	Comté d'Ottawa.	do
Rapide des Chenaux, (Rivière Ottawa).		do
Sainte-Anne de Sorel,	Comté de Richelieu.	do
Trois-Rivières,	Comté de Saint-Maurice.	do
Cacouna,	Comté de Témiscouata.	do
Pointe-aux-Pères,	do	do
Île Verte,	do	do
Rivière Madawaska,	do	do
Trois-Pistoles,	do	do
Cascades,	Comté de Vaudreuil.	do
Ile Perrot,	do	do
Vaudreuil,	do	do
Rivière Saint-Maurice,		do
Port Arthur,	Comté d'Algoma.	Ontario.
Kincardine,	Comté de Bruce.	do
Oliphant,	do	do
Pointe Read,	do	do
Southampton,	do	do
Warton,	do	do
Rivière Rideau,	Comté de Carleton.	do
Port-Granby,	Comté de Durham.	do
Port-Hope,	do	do
Creek Jeannette,	Comté d'Essex.	do
Kingsville,	do	do
Portsmouth,	Comté de Frontenac.	do
Owen-Sound,	Comté de Grey.	do
Goderich,	Comté de Huron.	do
Port-Albert,	do	do
Baie Mitchell,	Comté de Kent.	do
Rivière Thames,	do	do
Rondeau,	do	do
Petit Lac,	Comté de Prince-Edouard.	do
Rivière Nation,		do
Rivière Assiniboine,		Man.
Rivière Rouge—Rapide Saint-André,		do
Selkirk-Ouest,		do
West Slough—près Selkirk-Ouest,		do
Rivière à l'Arc—à Calgary,		T. N.-O.
Rivière du Conde	do	do
Rivière Saskatchewan,		do

DRAGAGE.

LE "ST. LAWRENCE."

Le 13 juillet 1886, ce dragueur était employé à la tête du Bras Nord-Ouest, port d'Halifax, à creuser le chenal jusqu'à une profondeur de 16 pieds à marée basse. Les travaux cessèrent le 15 juillet, après qu'il eût enlevé une nouvelle quantité de 3,850 verges cubes de vase et de cailloux.

Le dragueur travailla ensuite au quai Cunard, port d'Halifax, jusqu'au 21 juillet, enlevant 1,400 verges cubes de vase et de vieilles pièces de bois. Pour ces travaux, les messieurs Cunard ont payé \$300, qui ont été placés au crédit du receveur général.

Le 2 août, le *St. Lawrence* arriva à Cocagne, comté de Kent, N.-B., et ouvrit un chenal d'une profondeur de 14 pieds; le 25 août, 12,600 verges cubes de sable, d'argile et de coquillages avaient été enlevés.

Le 31 août, le dragueur commença ses opérations à la Petite Baie des Glaces, Cap-Breton, N.-E, améliorant l'entrée du port, mais il a perdu beaucoup de temps à cause du mauvais temps. Le 5 octobre il avait enlevé 4,025 verges cubes d'argile, de pierre, de vase, etc.

Le 8, le dragueur arriva à Picton et prit ses quartiers d'hiver sur la cale marine.

Pendant l'année, le dragueur a enlevé une quantité totale de 21,875 verges cubes, à raison de $37\frac{88}{100}$ centins par verge.

Le dragueur fut peinturé et nettoyé, et des réparations ont été faites aux godets, à la machine et à la chau lière.

LE "CANADA."

Au commencement de l'exercice travailla à Yarmouth, N.-E., pour améliorer le chenal près des Rochers de Howard et en avant des quais, et le 8 août il commença à enlever la pointe à l'endroit appelé *The Crotch*, et continua ses opérations jusqu'au 30 septembre, enlevant pendant ce temps 10,485 verges cubes de sable, vase et vieux pilotis, en formant une tranchée de 60 pieds de largeur, de 14 pieds de profondeur à marée basse, jusqu'à environ la moitié de la pointe. Le dragueur se rendit alors à Saint-Jean, N.-B., et prit ses quartiers d'hiver.

Le 25 juin le *Canada* reçut ordre de retourner à Yarmouth, et à la fin de l'exercice il avait enlevé une nouvelle quantité de 480 verges cubes de matières.

La quantité totale de dragage fait pendant l'exercice financier s'est élevée à 10,965 verges cubes, à raison de $73\frac{97}{100}$ centins par verge cube.

Un nouveau pont, des pavois, etc., ont été posés au dragueur, les cabines et les chambres ont été lambrissées de nouveau et peinturées. Les machines, chaudière et condensateur ont été remis en parfait ordre. De nouveaux tambours et arbres de tambours ont été installés pour en recevoir de nouveaux.

La somme de \$7.70 a été produite par la vente des vieux bateaux et portée au crédit de l'honorable receveur général.

LE "NEW DOMINION."

Au commencement de l'exercice ce dragueur était occupé à ouvrir un chenal dans la baie de Bellisle, comté de King, N.-B., jusqu'au quai public, et a continué ses opérations jusqu'au 28 septembre, date à laquelle il avait enlevé 28,035 verges cubes de sable et d'argile.

Le 3 octobre il a commencé les opérations au Grand-Lac, comté de Queen, pour ouvrir un chenal. Le 29 octobre le dragueur avait enlevé 9,555 verges cubes d'argile et de sciure de bois, et le matériel fut transporté à Indiantown.

Des travaux ont été faits aux moulins de MM. Millar et Woodman, à Millford, comté de Saint-Jean, N.-B., du 1er au 23 novembre, ayant pour résultat l'enlèvement de 9,275 verges cubes de vase, de cendre et d'écorce.

Le 29 novembre, les opérations furent commencées aux moulins de Hayford et Stetson, à Indiantown, et le 21 décembre 8,015 verges cubes d'argile, d'écorce, de copeaux et de billots avaient été enlevés.

De cette date au 8 janvier, le dragueur a enlevé 450 verges cubes le long du quai international pour les bateaux à vapeur à Saint-Jean, et à cette dernière date il a été mis en hivernement à Carleton.

Le 28 juin il a repris ses opérations à la Baie Bellisle, et à la fin de l'exercice il avait enlevé une nouvelle quantité de 1,510 verges cubes.

Le matériel a subi les réparations nécessaires durant l'hiver.

Pendant l'année ce dragueur a enlevé une quantité totale de 56,840 verges cubes, à raison de 11.75 centins par verge cube.

La somme de \$348.36 reçue pour ouvrage fait pour MM. Millar et Woodman, et MM. Hayford et Stetson, a été placée au crédit de l'honorable receveur général.

LE "CAPE BRETON."

Au commencement de l'exercice le dragueur était occupé à améliorer le chenal près des quais de Granton, comté de Pictou, N.-E., y travaillant jusqu'au 14 juillet et enlevant 2,125 verges cubes de vase.

Les travaux d'amélioration du chenal à Tatamagouche, comté de Colchester, N.-E., ont été repris, et le 27 septembre 14,255 verges cubes de vase et de sable avaient été enlevées et un étroit chenal coupé à travers la batture.

Le dragueur a pris ses quartiers d'hiver à Pictou le 4 octobre, pour y subir les réparations nécessaires.

La quantité totale de matières draguées pendant l'année a été de 16,350 verges cubes, à raison de 43.36 centins par verge cube.

La somme de \$69.20 a été reçue par la vente de charbon, zinc, vieux fer, etc., et portée au crédit du receveur général.

LE "PRINCE EDWARD."

A la fin du dernier exercice ce dragueur travaillait dans le port de Tignish, comté de Prince, et a continué jusqu'au 25 septembre 1886, et à cette date il avait enlevé 6,137 verges cubes d'argile, de sable et de roc, à raison de \$1.01 par verge cube.

L'outillage passa l'hiver à Cascumpec, et a été réparé où c'était nécessaire.

La somme de \$4 a été reçue par la vente du vieux pcèle de cuisine et placée au crédit du receveur général.

LE "GEO. M'KENZIE."

Au commencement de l'exercice, ce dragueur était occupé à améliorer l'entrée du port de Chéticamp, et le 25 août il avait ouvert un chenal de 45 pieds de large et 13 pieds de profondeur à l'eau basse, par l'enlèvement de 12,990 verges cubes de sable, de gravois et de tuf.

Le 10 septembre, après un rude passage pendant lequel il perdit deux chalands, le dragueur commença les opérations à la Baie d'Aspy, comté de Victoria, et l'eau étant peu profonde à l'entrée du port, on n'a pu employer de remorqueur et les chalands ont dû être manœuvrés à la main, ce qui occasionna une perte de temps considérable.

Le 4 octobre 3,820 verges cubes de sable avaient été enlevées et le dragueur et son outillage ont pris leurs quartiers d'hiver, et autant que possible, on leur a fait subir les réparations nécessaires.

Le dragueur a enlevé une quantité totale de 16,810 verges cubes pendant l'année, à raison de 41.09 centins par verge cube.

LE "CHALLENGE."

Le 1er juillet 1886, le dragueur était à Port Elgin, lac Huron, à ouvrir un chenal à travers une batture entre le quai et le brise-lames jusqu'à une profondeur de 12 pieds, enlevant 13,285 verges cubes d'argile et de sable.

Le dragueur travailla alors une journée à Southampton, enlevant 420 verges cubes d'argile et de roche, et le 18 il arriva à Lion's-Head, baie Georgienne, où il travailla jusqu'au 15 septembre, coupant un chenal de 175 pieds de long, de 130 pieds de large et 14 pieds de profondeur, à travers une batture en arrière du brise-lames, 7,020 verges cubes de gravois ayant été enlevées.

L'outillage fut alors mené à Thornbury, comté de Grey, et ouvrit un chenal dans la batture qui se trouve entre le quai et le brise-lames, enlevant 8,820 verges cubes de cailloux, de gravois et de sable.

Le 27 octobre, l'outillage fut mené à Collingwood pour y passer l'hiver.

Les réparations nécessaires ont été exécutées, le remorqueur du dragueur et les chalans partirent pour Port-Elgin le 16 mai et travaillèrent dans le port jusqu'au 1er juin, enlevant 5,820 verges cubes de sable qui s'était accumulé dans le voisinage du quai.

Le dragueur fut alors mené à Kincardine et commença ses opérations le 2 juin pour ouvrir un chenal à partir des ateliers de la fabrique de sel jusqu'à l'eau profonde dans le lac, enlevant 4,380 verges cubes de sable.

Le nombre total de verges cubes draguées pendant l'année s'est élevé à 43,675 verges, à raison de 12 $\frac{9}{10}$ centins par verge cube.

LE "NIPISSING."

Le premier juillet 1886, le dragueur travaillait à Summerstown, comté de Glen-gary, Ontario, et y resta jusqu'à la clôture de la navigation, à travailler depuis le chenal principal du Saint-Laurent jusqu'aux quais du village, et enlevant 29,115 verges cubes de tuf, de cailloux, d'argile, de pierre et de sable.

Le 21 mai 1887, l'outillage quitta Ottawa, où il avait passé l'hiver et avait été réparé, et arriva à Saint-Antoine, rivière Richelieu, où il commença à redresser et creuser jusqu'à 9 pieds le chenal tortueux entre l'île et la rive ouest. A la fin de l'exercice financier le dragueur travaillait encore à ces travaux et avait enlevé 6,450 verges cubes de tuf, de cailloux, d'argile et de pierres.

La quantité totale draguée dans le cours de l'année s'est élevée à 35,565 verges cubes, à raison de 20 $\frac{3}{4}$ cents par verge.

"L'ONTARIO."

A la fin de l'exercice financier, ce dragueur travaillait à Cobourg, lac Ontario, creusant le port en dedans des jetées, et le bassin jusqu'à une profondeur générale de 15 pieds et jusqu'à 17 pieds le long de la jetée ouest; la quantité totale de matières enlevées s'élevait à 13,740 verges cubes d'argile, de sable et de pierre.

Le 7 août, l'outillage fut mené à Port-Hope et commença les opérations dans le port, creusant jusqu'à 11 pieds à l'extrémité intérieure et jusqu'à 16 pieds à l'extrémité extérieure du brise-lames. D'autres parties du port ont aussi été creusées. Le montant de matières draguées a été de 31,800 verges cubes de sable et 1,200 verges d'argile.

Le 23 octobre l'outillage fut mené à Cobourg et placé en hivernement, où il subit les réparations nécessaires ordinaires.

Le 2 mai, les travaux furent repris dans le bassin, port de Cobourg, une nouvelle quantité de 15,540 verges cubes de sable ayant été enlevée.

Le 22 juin le dragueur reprit les opérations à Port-Hope, enlevant une batture qui s'était formée au large de l'entrée du port, et à la fin de l'exercice il y travaillait encore, donnant une profondeur de 21 pieds, et avait enlevé 1,740 verges cubes de sable fin mouvant.

Ce dragueur a enlevé pendant l'année un quantité totale de 64,020 verges cubes, à raison de 7 $\frac{3}{8}$ cents par verge cube.

LE "QUEEN."

Le 1er juillet, ce dragueur était occupé à compléter le chenal à la rivière à la Graisse, comté de Vaudreuil, et à former un bassin pour tourner les navires au quai à Rigaud, et les travaux se terminèrent le 9 août, époque à laquelle 6,834 verges cubes d'argile et de sable avaient été enlevées.

Les opérations furent ensuite reprises à Vaudreuil dans le chenal commencé auparavant, et le 16 septembre 5,019 verges cubes d'argile avaient été enlevées. La profondeur obtenue a été de 9 pieds.

Du 16 septembre au 23 octobre, le "Queen" était occupé à draguer un chenal à travers la barre à l'entrée de l'embouchure de la rivière du Loup (en haut) jusqu'à 6 pieds de profondeur, et 6,424 verges cubés d'argile, de sable et de vase avaient été enlevées.

Le 29 octobre le dragueur arriva à Sainte-Anne de Bellevue, comté de Jacques-Cartier, et enleva 861 verges cubés de cailloux, de gravois, d'argile et de pierres autour du quai public.

Le 10 novembre, l'outillage fut remorqué à Ottawa, où il passa l'hiver et subit les réparations ordinaires.

Le 23 mai le dragueur partit pour Laprairie, y arrivant le 26, et à partir de cette date jusqu'à la fin de l'exercice travailla sur une batture entre le nouveau et l'ancien chenal, donnant une profondeur de 7 pieds d'eau et enlevant 3,316 verges cubés d'argile et de pierre.

Le montant total de matières draguées pendant l'année a été 22,454 verges cubés, à raison de $34\frac{1}{2}$ centins par verge cube.

LE "SAINT-LOUIS."

Le 4 juillet, ce dragueur fut mené à Summerstown, comté de Glengarry, Ontario, où il travailla jusqu'au 30 octobre à creuser le chenal principal à partir du Saint-Laurent jusqu'aux quais du village, et pendant cette époque il enleva 12,425 verges cubés d'argile.

Le dragueur fut alors mené à Ottawa et placé en quartiers d'hiver. Dans le cours du printemps la cabine fut reconstruite, des boute-hors plus forts furent installés et le pont ainsi que le mécanisme furent complètement examinés.

La quantité totale d'ouvrage fait pendant l'année par ce dragueur a été de 12,425 verges cubés, à raison de $28\frac{7}{16}$ centins par verge.

LE "WINNIPEG."

Au commencement de l'exercice financier ce dragueur était occupé à élargir la tranchée à travers la batture à l'embouchure de la rivière Rouge dans le lac Winnipeg, et à l'achèvement de ces travaux l'outillage fut mené aux "Fourches" et une seconde tranchée fut pratiquée à travers la barre qui bloquait l'entrée de la branche ouest.

Le 31 octobre les travaux furent terminés et l'outillage mis en quartiers d'hiver dans la fondrière ouest près de West-Selkirk, où les réparations nécessaires ont été faites.

La quantité totale de matières enlevées par ce dragueur pendant l'année a été de 64,400 verges cubés.

LE "DREDGER" C.B.

Les opérations de ce dragueur pendant l'exercice sont données en détail dans le rapport de l'honorable J. W. Trutch.

LE "BATEAU EXCAVATEUR."

Les détails des opérations de ce bateau se trouvent dans le rapport de l'honorable J. W. Trutch.

MATÉRIEL DE DRAGAGE.

Le département possède le matériel de dragage suivant :

Dans les provinces maritimes.

Le dragueur à godets *St. Lawrence.*

do	do	<i>Canada.</i>
do	cuiller	<i>New Dominion</i> et 6 chalans.
do	do	<i>Cape Breton</i> et 5 chalans.
do	do	<i>Prince Edward</i> et 6 chalans.
do	do	<i>George Mc Kenzie</i> et 3 chalans.

Dans la province de Québec.

Le dragueur à cuiller *Queen of Canada* et 2 chalans.
do do *Nipissing*, 2 chalans et le remorqueur *Denis*.
do do *Saint-Louis* et 2 chalans.
Le bateau de levage *Baillairgé*.

Dans la province d'Ontario.

Le dragueur à cuiller *Challenge*, 2 chalans et le remorqueur *Trudeau*.
do do *Ontario*, 2 chalans et le remorqueur *Sir John*.

Au Manitoba.

Le dragueur à cuiller *Winnipeg*, 2 chalans et le remorqueur *Sir Hector*.
Le dragueur à godets *Priestman*.

A la Colombie-Britannique.

Un dragueur à godets et 6 chalans, et le remorqueur à vapeur *Georgie*.
Le bateau extracteur.

ÉTAT détaillé de la dépense des dragueurs suivants, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

"ST. LAWRENCE."

Items.	Juillet.	Août	Septembre	Octobre.	Novembre	Déc.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Jun.	Grands totaux.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Gages.....	508 33	508 33	508 33	381 77	207 33	207 33	207 33	207 33	207 33	394 96	398 06	101 50	3,835 95
Houille.....	95 00	120 00	367 83	39 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	622 83
Vivres.....	462 18	33 84	211 20	113 85	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	811 87
Approvisionnement's	.....	.....	12 25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	82 25	.....	19 53
Equipement.....	.....	45 50	16 58	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	144 33
Eau.....	7 25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7 25
Reparations.....	45 58	.....	.....	.....	.....	143 75	.....	566 49	.....	319 03	.....	233 55	1,308 40
Pilotage.....	145 70	55 00	55 00	115 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	370 70
Quaisage.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	530 22	.....	.....	530 22
Menues dépenses.....	10 52	2 98	22 50	6 44	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4 89	.....	52 88
Totaux.....	1,265 56	765 65	1,193 69	656 06	207 33	351 08	207 33	773 82	207 33	1,244 21	482 02	348 18	7,703 16
Frais d'exploitation	1,219 98	765 65	1,193 69	656 06	207 33	207 33	207 33	.....	.....	.....	238 67	.....	4,696 04
Reparat. ordinaires.	15 86	.....	.....	.....	.....	143 75	.....	773 82	207 33	1,214 21	244 25	348 18	15 86
do - extraord.....	29 72	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,991 26
Totaux.....	1,265 56	765 65	1,193 69	656 06	207 33	351 03	207 33	773 82	207 33	1,244 21	482 92	348 18	7,703 16

Etat détaillé de la dépense des dragueurs suivants, etc.—Suite.

“CANADA.”

Items.	Juillet.	Acût.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Déc.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Gages.....	355 33	355 33	355 33	263 23	193 33	192 33	192 33	192 33	220 33	1,371 19	784 70	.....	4,474 76
Houille.....	186 51	185 14	158 78	.....	.....	3 71	.....	.....	.....	.....	.....	.....	520 43
Vivres.....	329 61	49 45	196 13	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	41 69	.....	588 90
Equipement.....	8 70	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	50 39
Approvisionnement.....	50 00	174 56	10 72	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	311 18
Eau.....	54 20	.....	156 31	4 84	495 72	64 03	.....	.....	.....	87 20	.....	.....	1,412 21
Réparations.....	58 00	32 00	52 00	72 46	.....	.....	.....	.....	.....	.....	50 00	.....	142 40
Pilotage.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	16 90	.....	50 02
Menues dépenses.....	37 47	.....	.....	16 42	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	69 79
Totaux.....	1,089 82	796 48	929 27	356 96	688 05	192 33	260 07	255 49	220 33	1,458 39	892 29	495 03	7,634 50
Frais d'exploitation.	.....	796 48	772 96	284 49	192 33	192 33	196 04	.....	.....	.....	281 33	.....	3,751 68
Réparat. ordinaires.	94 20	.....	156 31	72 46	495 72	64 03	255 49	220 33	1,458 39	610 96	495 03	.....	3,756 25
do extraord.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux.....	1,089 82	796 48	929 27	356 95	688 05	192 33	260 07	255 49	220 33	1,458 39	892 29	495 03	7,634 50

“NEW DOMINION.”

Gages.....	497 76	494 50	494 50	494 50	.....	.....	327 25	147 50	157 50	326 25	636 88	.....	3,576 63
Houille.....	35 00	175 00	72 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	282 00
Vivres.....	.....	2 45	20 90	3 90	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	79 56
Equipement.....	4 34	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	30 00
Réparations.....	.....	.....	94 40	.....	105 00	.....	.....	99 75	.....	.....	.....	.....	84 94
Totaux.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	890 39

“CAPE BRETON.”

Remorquage.....	304 00	312 00	216 00	451 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,288 00
Quaiage.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	40 00
Totaux.....	841 09	983 95	897 80	949 40	105 00	327 25	247 25	157 50	326 25	687 48	673 55	.....	6,196 52
Frais d'exploitation.	841 09	983 95	803 40	949 40	.....	.....	327 25	.....	.....	.....	50 60	.....	3,955 69
Réparat. extraord.	.....	.....	94 40	.....	105 00	.....	.....	247 25	157 50	326 25	636 88	678 55	2,240 83
Totaux.....	841 09	983 95	897 80	949 40	105 00	327 25	247 25	157 50	326 25	687 48	673 55	.....	6,196 52
Gages.....	472 22	494 50	494 50	286 29	155 00	157 50	155 00	153 00	159 69	226 87	303 94	.....	3,028 51
Houille.....	75 66	38 25	48 01	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	113 91
Approvisionnement.	6 40	120 20	10 30	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	168 21
Equipement.....	28 38	39 70	33 20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	51 06	.....	67 76
Eau.....	59 92	6 85	4 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	101 28
Réparations.....	355 00	637 50	860 00	870 00	.....	.....	.....	54 95	.....	.....	.....	.....	183 34
Remorquage.....	.....	.....	8 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	57 12
Quaiage.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9 00
Totaux.....	997 58	1,291 90	1,499 61	1,130 79	155 00	157 50	155 00	207 91	159 69	226 87	355 00	66 12	6,403 01
Frais d'exploitation.	937 66	1,291 90	1,499 61	1,126 29	155 00	157 50	155 00	.....	.....	.....	206 06	.....	5,539 02
Réparat. ordinaires.	59 92	.....	4 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	64 42
do extraord.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	809 57
Totaux.....	997 58	1,291 90	1,499 61	1,130 79	155 00	157 50	155 00	207 95	159 69	226 87	355 00	66 12	6,403 01

Etat détaillé de la dépense des dragueurs suivants, etc.—Suite.

“PRINCE EDWARD.”

Items.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre.	Déc.	Jan.	Mars.	Avril.	Mai.	Jun.	Grands totaux.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Gages	511 50	518 50	500 50	300 97	155 00	157 50	155 00	157 50	155 00	155 00	155 00	2,916 47
Houille	9 09	118 80	.....	16 25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	144 05
Approvisionnement	90 53	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	80 53
Equipement	210 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	210 00
Eau	80 12	74 46	500 00	74 08	34 31	33 33	49 20	.....	.....	106 86	.....	138 51
Réparations.	.....	.....	500 00	.....	50 00	479 00	.....	.....	.....	.....	.....	763 85
Co-pilote.	.....	.....	250 00	6 00	3 00	.....	42 03	.....	.....	.....	.....	50 00
Remorque	525 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,254 00
Menues dépenses	.....	711 71	1,324 56	323 22	755 14	157 50	197 03	157 50	155 00	261 86	.....	5,668 94
Totaux.....	1,426 15	637 30	824 56	323 22	721 81	157 50	197 03	157 50	155 00	155 00	155 00	4,442 59
Frais d'exploitation.	1,426 15	74 46	500 00	.....	33 00	.....	199 20	157 50	155 00	106 86	.....	1,226 85
Réparat. extraordin.	.....	711 76	1,324 56	323 22	755 14	157 50	197 03	157 50	155 00	261 86	.....	5,668 94
Totaux.....	1,426 15	711 76	1,324 56	323 22	755 14	157 50	197 03	157 50	155 00	261 86	.....	5,668 94

“GEO. MCKENZIE.”

Gages	497 75	463 71	614 04	277 02	155 00	157 50	155 00	157 50	191 25	161 25	.....	2,980 01
Houille	.....	59 03	42 00	10 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	52 00
Approvisionnement	89 50	12 00	19 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	157 39	.....	216 42
Eau	67 33	455 17	27 33	24 49	.....	25 28	.....	.....	37 20	.....	.....	116 50
Réparations	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	636 80

Remorquage	460 70	1,408 40	350 10	10 00	19 20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,219 20
Quaiage	20 00	.....	.....	20 98	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	49 20
Menues dépenses	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	20 98
Totaux.....	1,136 28	2,398 31	1,018 47	342 49	174 20	182 78	155 00	157 50	228 45	318 61	.....	6,391 12
Frais d'exploitation.	1,067 91	1,943 14	1,025 07	318 00	174 20	157 50	155 00	.....	.....	161 25	.....	4,998 18
Réparat. ordinaires.	67 33	455 17	23 40	24 49	.....	25 28	.....	.....	.....	157 39	.....	28 42
do extraordin.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,261 52
Totaux.....	1,135 28	2,398 31	1,048 47	342 49	174 20	182 78	155 00	157 50	228 45	318 61	.....	6,391 12

“CHALLENGE.”

Gages	393 39	437 69	479 12	375 00	30 00	30 00	20 00	30 00	148 32	351 70	438 10	2,763 32
Houille	.....	87 30	.....	110 83	.....	.....	.....	.....	.....	194 79	472 15	865 07
Bois	2 00	31 75	58 50	71 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4 25	168 00
Vivres	100 00	101 00	100 00	101 00	.....	.....	.....	.....	.....	79 97	106 00	581 97
Approvisionnement	66 78	18 53	3 70	4 05	.....	.....	.....	.....	.....	31 56	28 75	153 37
Equipement	.....	.....	.....	1 50	.....	.....	3 30	.....	.....	106 80	6 75	118 95
Réparations	15 30	1 93	.....	.....	106 43	.....	.....	.....	.....	486 05	20 60	630 31
Pilote	.....	25 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	40 00	.....	65 00
Remorquage	8 60	61 58	38 20	2 75	.....	.....	.....	.....	.....	3 75	.....	165 00
Menues dépenses	586 07	761 78	619 52	666 63	30 00	136 43	33 30	30 00	151 07	1,449 62	1,060 60	5,635 21
Totaux.....	570 77	762 85	679 52	666 63	30 00	30 00	33 30	30 00	151 07	963 57	1,040 00	5,002 90
Frais d'exploitation.	15 30	1 93	.....	.....	106 43	.....	.....	.....	.....	367 11	20 60	166 77
Réparat. ordinaires	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	463 54
do extraordin.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux.....	586 07	761 78	679 52	666 63	30 00	136 43	33 30	30 00	151 07	1,449 62	1,030 60	5,633 21

“NIPissing.”

Items.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Déc.	Janv.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Gages.....	390 00	435 62	590 00	413 23	299 00	.....	.....	.....	.....	262 62	323 26	392 50	2,906 23
Houille.....	267 75	33 36	267 75	54 00	141 38	.....	.....	.....	.....	.....	109 14	34 05	1,112 05
Bois.....	3 00	100 00	100 00	101 10	76 67	.....	.....	.....	.....	.....	47 61	3 00	201 38
Vivres.....	104 07	3 00	100 00	4 85	19 50	.....	.....	.....	.....	.....	22 41	10 00	629 45
Approvisionnement	62 21	29 71	21 55	18 00	19 50	.....	.....	.....	.....	.....	115 95	34 60	153 75
Equipement.....	2 94	3 00	134 53	133 06	388 53	33 06	8 19	.....	.....	.....	778 01	12 50	1,974 14
Réparations.....	180 84	88 61	51 00	.....	.....	.....	.....	.....	220 43	.....	79 75	20 00	20 00
Pilotage.....	.....	.....	36 86	111 80	51 30	.....	.....	.....	19 87	.....	.....	100 00	130 75
Remorquage.....	11 85	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	453 93
Menues dépenses.....	.....	.....	1,001 69	8 6 04	976 38	33 05	8 19	.....	231 30	262 62	1,476 13	75 53	7,375 15
Totaux.....	1,022 76	821 45	1,001 69	8 6 04	976 38	33 05	8 19	.....	231 30	262 62	1,476 13	75 53	7,375 15
Frais d'exploitation.	841 92	732 84	867 16	702 88	587 85	.....	.....	.....	10 87	262 62	698 12	696 65	5,401 01
Réparat. ordinaires.	150 84	88 61	98 43	38 90	4 23	33 06	8 19	.....	220 43	.....	778 01	8 88	423 10
do extraordin.	.....	.....	36 10	64 16	384 28	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,546 04
Totaux.....	1,022 76	821 45	1,001 69	836 04	976 38	33 06	8 19	.....	231 30	262 62	1,476 13	705 53	7,375 15

“ONTARIO.”

Gages.....	395 00	395 00	391 67	395 09	30 25	30 00	30 00	30 00	30 00	186 32	416 13	385 00	2,724 37
Houille.....	666 78	100 00	100 00	100 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	400 00	100 00	1,166 78
Vivres.....	74 06	12 21	17 36	6 58	.....	.....	.....	.....	.....	23 08	96 45	15 74	496 45
Approvisionnement.	19 00	43 90	43 90	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8 08	62 81	.....	211 84
Equipement.....	48 15	40 32	6 50	63 00	.....	.....	.....	.....	.....	34 30	1 38	.....	61 90
Réparations.....	103 09	1 45	1 25	.....	.....	.....	.....	.....	10 75	.....	.....	.....	166 05
Menues dépenses.....	720 30	1,234 76	559 63	564 58	30 25	30 66	30 00	30 00	40 75	251 78	976 77	510 74	4,979 61
Totaux.....	2,724 37	1,994 44	568 18	501 58	30 25	30 00	30 00	30 00	40 75	243 70	976 77	510 74	4,813 86
Frais d'exploitation.	48 15	40 32	6 50	63 00	.....	.....	.....	.....	.....	8 08	.....	.....	166 05
Réparat. ordinaires.	720 30	1,234 76	559 68	561 58	30 25	39 00	30 00	30 00	40 75	251 78	976 77	510 74	4,979 61
Totaux.....	720 30	1,234 76	559 68	561 58	30 25	39 00	30 00	30 00	40 75	251 78	976 77	510 74	4,979 61

“QUEEN.”

Gages.....	391 61	361 29	369 17	447 09	188 67	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,353 31
Houille.....	225 54	205 30	97 83	29 10	192 41	.....	.....	.....	.....	.....	146 26	.....	896 44
Bois.....	2 00	13 00	16 92	69 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	58 31	91 72	100 92
Provisions.....	107 81	96 00	104 16	101 69	51 61	.....	.....	.....	.....	.....	32 55	1 99	611 30
Approvisionnement.	52 98	46 96	17 91	5 28	24 60	.....	.....	.....	.....	.....	87 58	69 67	183 37
Equipement.....	.....	6 22	9 60	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	173 34
Réparations.....	104 37	1 75	28 05	35 20	2 10	.....	100 62	.....	.....	294 25	973 38	139 06	1,678 75
Pilotage.....	8 00	8 00	22 81	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	38 81
Touage.....	270 00	200 00	280 00	319 10	181 25	.....	.....	.....	.....	.....	176 83	310 25	10 00
Menues dépenses.....	1,162 31	938 62	946 45	1,016 46	640 64	.....	100 62	.....	.....	294 25	1,757 25	997 11	1,737 43
Totaux.....	1,057 94	936 77	918 40	981 26	638 54	.....	100 62	.....	.....	294 25	1,757 25	997 11	7,783 61
Frais d'exploitation.	104 37	1 75	28 05	30 20	2 10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6,104 83
Réparat. ordinaires.	720 30	1,234 76	559 68	561 58	30 25	39 00	30 00	30 00	40 75	251 78	976 77	510 74	4,813 86
do extraordin.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	166 05
Totaux.....	1,057 94	936 77	918 40	981 26	638 54	.....	100 62	.....	.....	294 25	1,757 25	997 11	7,783 61

“ST. LOUIS.”

Gages.....	454 85	385 18	466 37	414 80	119 16	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,112 59
Houille.....	179 30	119 00	119 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	298 30
Bois.....	30 00	30 00	30 00	30 00	3 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8 50
Provisions.....	62 99	18 89	7 42	7 70	20 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	176 98
Approvisionnement.	33 10	18 89	19 00	7 50	7 70	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	116 82
Equipement.....	41 53	.....	33 96	17 85	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	93 80
Réparations.....	.....	.....	100 00	6 00	20 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	554 91
Pilotage.....	36 70	.....	100 00	6 00	14 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	20 00
Touage.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	14 00
Menues dépenses.....	838 47	434 07	768 33	483 57	184 36	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	146 20
Totaux.....	796 94	434 07	734 37	465 72	184 36	.....	184 36	.....	.....	94 10	702 95	702 95	3,536 00
Frais d'exploitation.	41 53	.....	33 96	17 85	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,931 09
Réparat. ordinaires.	720 30	1,234 76	559 68	561 58	30 25	39 00	30 00	30 00	40 75	251 78	976 77	510 74	4,813 86
do extraordin.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	166 05
Totaux.....	720 30	1,234 76	559 68	561 58	30 25	39 00	30 00	30 00	40 75	251 78	976 77	510 74	4,979 61

NATURE ET QUANTITÉ des matières enlevées par les dragueurs suivants, pendant l'année expirée le 30 juin 1887.

"ST. LAWRENCE."

Description des matières enlevées.	Juillet.	Août.	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Jan.	Fév.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
			575	260									Vgs. cubes.
Cailloux, billots et cailloutis	360												1,175
Argile et coquillages	7,600												7,600
Argile et pierre	1,300												1,300
Sable, ordinaire	5,000		100										5,100
Vase	4,900		1,000										6,700
Totaux	5,200	12,800	2,975	1,050									21,875

[1887]

"CANADA."

Vieux pilotes												180	180
Argile	3,240		4,140										8,860
Argile et pierre	1,305	630											1,935
Totaux	2,475	3,870	4,140									480	10,965

"NEW DOMINION."

Argile	5,180	5,688	3,150	4,778	895		350					755	20,496
Sable, ordinaire	5,180	5,687	3,150	4,777	9,465	7,310						755	14,772
Vase, bran de scie et cendre							350						21,572
Totaux	10,360	11,375	6,300	9,555	10,080	7,310	350					1,510	56,840

"CAPE BRETON."

Tuf	946												946
Sable ordinaire	95	4,361	1,691										6,147
Vase	4,695	828	3,534										9,257
Totaux	4,690	6,135	5,225										16,350

"PRINCE EDWARD."

Tuf et roc	1,287	2,500											3,787
Argile	375	63	1,625										1,963
Sable ordinaire	325	62											387
Totaux	1,887	2,625	1,625										6,137

"GEO. MCKENZIE."

Tuf	437		1,487										1,924
Gravier	5,569		969	140									7,492
Sable ordinaire		1,415	410										7,394
Totaux	11,575	1,415	3,630	140									16,810

[1887]

"NIPISSING."

Tuf	993	1,305	1,230	140									5,888
Cailloux	992	1,305	969	110									4,057
Argile	4,065	1,36	7,580	5,610									18,615
Argile et pierre			1,710	30									5,280
Sable ordinaire	1,725												1,725
Totaux	7,775	3,970	3,900	7,860	5,610							6,450	35,565

“CHALLENGE.”

Description des matières enlevées.	Juillet.	Août.	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Janv.	Fév.	Mars.	Avril.	Mai.	Jun.	Grands totaux.
	Vg. cubes												
Cailloux.....			450	2,950									3,410
Gravier.....	3,600	5,470	2,980										12,030
Argile.....	1,440	720											2,170
Argile et pierre.....	420												420
Sable ordinaire.....	9,345	1,770	400						5,820			4,380	21,775
do très fin.....												3,930	3,930
Totaux.....	10,785	6,520	6,320	5,920					5,820			8,310	43,675

“ONTARIO.”

Argile.....	1,200												1,200
Argile et pierre.....													5,460
Sable ordinaire.....	7,980	11,880											19,860
do très fin.....													1,740
Totaux.....	9,180	11,880											21,060

“QUEEN.”

Cailloux.....	56	244											300
Gravier.....	56	83											139
Argile.....	3,283	1,946											5,229
Totaux.....	3,395	2,273											5,664

“SAINT-LOUIS.”

Argile.....	2,175	2,750	3,975	3,525									13,425
Totaux.....	2,175	2,750	3,975	3,525									13,425

“J. G. SIPPÉLL.”

Argile.....	2,488	2,714											5,202
Argile et pierre.....	1,932	6,026	368										8,326
Totaux.....	4,370	8,740	368										13,478

État indiquant les matières enlevées par les dragueurs aux différentes localités; la dépense totale annuelle sur chaque dragueur, et la moyenne du coût par verge cube.

" CHALLENGE."

Localités.	Tuf.	Cailloux.	Gravier.	Argile.	Argile et pierre.	Sable ordinaire.	Sable fin.	Vase.	Totaux.
Port-Elgin.....	2,170	420	16,935	.....	.....	19,105
Southampton.....	7,020	.....	.....	.....	.....	.....	420
Lion's Head.....	5,010	.....	.....	400	.....	.....	7,020
Thorbury.....	3,410	.....	.....	.....	4,380	.....	.....	8,820
Kincardine.....	3,930	.....	4,380
Goderich.....	2,930
Totaux.....	3,410	12,030	2,170	420	21,715	3,930	.....	43,675

Total de la dépense annuelle, \$5,635.21. Coût par verge cube, 12½c.

" NIPISSING."

Summerstown.....	3,668	3,367	.....	18,615	1,740	1,725	.....	.....	29,115
Saint-Antoine.....	2,220	690	.....	.....	5,540	.....	.....	.....	6,450
Totaux.....	5,888	4,057	.....	18,615	5,280	1,725	.....	.....	35,565

Total de la dépense, \$7,375.15. Coût par verge cube, 20½c.

" ONTARIO."

Cobourg.....	.....	.....	.....	1,200	5,460	23,620	1,740	.....	29,980
Port-Hope.....	.....	.....	.....	1,200	5,460	31,800	1,740	.....	33,740
Totaux.....	.....	.....	.....	2,400	10,920	55,620	3,480	.....	64,020

Total de la dépense annuelle, \$4,979.61. Coût par verge cube, 7½c.

" QUEEN."

Rigaud.....	.....	.....	.....	5,546	.....	1,288	.....	.....	6,834
Vaudreuil.....	.....	.....	.....	5,019	.....	.....	.....	.....	5,019
Rivière du Loup.....	.....	.....	.....	210	422	1,036	4,352	826	6,424
Sie-Anne de Bellevue.....	.....	.....	139	2,196	1,120	.....	.....	.....	861
La Prairie.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,316
Totaux.....	.....	300	139	12,971	1,542	2,324	4,352	826	22,454

Total de la dépense annuelle, \$7,763.61. Coût par verge cube, 34½c.

" ST. LOUIS."

Summerstown.....	.....	.....	.....	12,425	.....	.....	.....	.....	12,425
Totaux.....	.....	.....	.....	12,425	.....	.....	.....	.....	12,425

Total de la dépense annuelle, \$3,556 00. Coût par verge cube, 28½c.

" J. G. SIPPPELL."

Saint-Placide.....	.....	.....	.....	5,152	8,326	.....	.....	.....	13,478
Totaux.....	.....	.....	.....	5,152	8,326	.....	.....	.....	13,478

Total de la dépense annuelle, \$4,792.77. Coût par verge cube, 35½c.

DÉTAILS des dragages faits dans les provinces maritimes

Dragueur.	Localité.	Comté.	NOUVEAU-BRUNSWICK.		
			Quantité.	Coût.	Coût total.
			Vgs. cub.	\$ cts.	\$ cts.
" New Dominion "	Bellisle	King, N.-B.	29,545	3,473 48	.....
	Grand Lac	Queen do	9,555	1,123 34	.....
	Millar et Woodman	Saint-Jean do	9,275	1,090 42	.....
	Hayford et Stetson	do do	8,015	942 29	.....
	Quai International	do do	450	52 90	6,682 43
" Canada "	Yarmouth	Yarmouth do			
" Cape Breton "	Granton	Pictou, N.-E.			
	Tatamagouche	Colchester do			
" Prince Edward "	Tignish	Prince, I.P.-E.			
" St. Lawrence "	Bras N.-O	Halifax, N.-E.			
	Quai de Cunard	do			
	Cocagne	Kent, N.-B.	12,600	4,770 43	4,770 43
	Petite Baie Glacée	Cap-Breton, N.-E.			
" Geo. McKenzie "	Cheticamp	Inverness, N.-E.			
	Baie d'Achepé	Victoria, N.-E.			
			69,440		11,452 86

Dragueur.	NOUVEAU-BRUNSWICK.		NOUVELLE-ÉCOSSE.	
	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.
	Vgs. cubes.	\$ cts.	Vgs. cubes.	\$ cts.
" New Dominion "	56,840	6,682 43	10,965	8,110 91
" Canada "			16,350	7,090 12
" Cape Breton "			9,275	3,511 54
" Prince Edward "	12,600	4,770 43	16,810	6,908 62
" St. Lawrence "				
" Geo. McKenzie "				
	69,440	11,452 86	53,400	25,621 19

pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

NOUVELLE-ÉCOSSE.			ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.			Quantité par chaque dragueur	Total de la dépense.
Quantité.	Coût.	Coût total.	Quantité.	Coût.	Coût total.		
Vgs. cubes	\$ cts.	\$ cts.	Vgs. cubes	\$ cts.	\$ cts.	Vgs. cubes.	\$ cts.
						56,840	6,682 43
10,965	8,110 91	8,110 91				10,965	8,110 91
2,125	921 50					16,350	7,090 12
14,225	6,168 62	7,090 12					
			6,137	6,214 74	6,214 74	6,137	6,214 74
3,850	1,457 62						
1,400	530 04						
4,025	1,523 88	3,511 54				21,875	8,281 97
12,990	5,338 67	5,338 67					
3,820	1,569 95	1,569 95				16,810	6,908 62
53,400		25,621 19	6,137		6,214 74	128,977	43,288 79

ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.		Quantité totale.	Frais de dragage.	Surintendance.	Total de la dépense.	Coût par verge cube.
Quantité.	Coût.					
Vgs. cubes.	\$ cts.	Vgs. cubes.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	Cts.
		56,840	6,196 52	485 91	6,682 43	0-11756
		10,965	7,634 50	476 41	8,110 91	0-73970
		16,350	6,403 01	687 11	7,090 12	0-4336
6,137	6,214 74	6,137	5,658 94	545 80	6,214 74	1-01266
		21,875	7,703 16	578 81	8,281 97	0-37860
		16,810	6,291 12	617 50	6,908 62	0-41098
6,137	6,214 74	128,977	39,897 25	3,391 54	43,288 79	0-3356

FRAIS DE DRAGAGE DANS LA NOUVELLE-ÉCOSSE, POUR LES 14 ANNÉES EXPIRÉES LE 30 JUIN 1887.

Comté.	Localité.	Total pour les treize années terminées le 30 juin 1886.				Pour l'exercice 1886-87.				Quantité totale.	Coût total.	Coût par comité.
		Quantité.		Coût.		Quantité.		Coût.				
		Vgs. cubes	\$ cts.	Vgs. cubes	\$ cts.	Vgs. cubes	\$ cts.	Vgs. cubes	\$ cts.			
Antigonish.....	Antigonish.....	22,025	3,649 15	22,025	3,649 15	22,025	3,649 15	22,025	3,649 15	6,822 89	1,635 68	
Havre-au-Bouche.....	Havre-au-Bouche.....	10,568	2,498 48	10,568	2,498 48	10,568	2,498 48	10,568	2,498 48	6,822 89	1,635 68	
Tracadie.....	Tracadie.....	2,680	675 25	2,680	675 25	2,680	675 25	2,680	675 25	1,635 68	1,635 68	
Annapolis.....	Annapolis.....	2,825	1,635 68	2,825	1,635 68	2,825	1,635 68	2,825	1,635 68	9,275 56	17,781 54	
Cap-Breton.....	Cap-Breton.....	22,267	9,275 56	22,267	9,275 56	22,267	9,275 56	22,267	9,275 56	17,781 54	17,781 54	
Sidney.....	Sidney.....	54,600	17,781 54	54,600	17,781 54	54,600	17,781 54	54,600	17,781 54	10,988 82	10,988 82	
Pelote-Baie Glacée.....	Pelote-Baie Glacée.....	27,212	9,464 94	27,212	9,464 94	4,025	1,523 85	17,413	8,242 21	20,660	5,993 90	
Port-Ouelton.....	Port-Ouelton.....	17,413	8,242 21	17,413	8,242 21	17,413	8,242 21	17,413	8,242 21	19,045	5,964 98	
Fort-Charles.....	Fort-Charles.....	20,880	5,993 90	20,880	5,993 90	54,123 13	1,523 85	19,045	5,964 98	17,032 93	17,032 93	
Etang de Rénacadie.....	Etang de Rénacadie.....	19,045	3,364 88	19,045	3,364 88	10,864 31	10,864 31	10,864 31	10,864 31	12,804 68	12,804 68	
Ile Christmas.....	Ile Christmas.....	43,500	10,864 31	43,500	10,864 31	22,712 96	22,712 96	50,885	9,908 28	5,056 29	5,056 29	
Colchester.....	Tatamagouche.....	42,595	12,804 68	42,595	12,804 68	5,056 29	5,056 29	12,585	5,056 29	5,400	1,413 53	
Cumberland.....	Parraboro'.....	50,885	9,908 28	50,885	9,908 28	22,712 96	22,712 96	12,585	5,056 29	5,400	1,413 53	
Digby.....	Wallace.....	12,485	5,056 29	12,485	5,056 29	14,225	6,168 62	12,585	5,056 29	5,400	1,413 53	
Guysboro'.....	Digby.....	5,400	1,413 53	5,400	1,413 53	14,225	6,168 62	12,585	5,056 29	5,400	1,413 53	
Halifax.....	Guysboro'.....	26,230	6,546 70	26,230	6,546 70	14,225	6,168 62	12,585	5,056 29	5,400	1,413 53	
	Rivière-Larry.....	3,532	1,749 78	3,532	1,749 78	14,225	6,168 62	12,585	5,056 29	5,400	1,413 53	
	Port-Mulgrave.....	1,260	496 49	1,260	496 49	14,225	6,168 62	12,585	5,056 29	5,400	1,413 53	
	Sherbrooke.....	3,920	2,583 71	3,920	2,583 71	14,225	6,168 62	12,585	5,056 29	5,400	1,413 53	
	Chezetcook.....	6,177	2,063 38	6,177	2,063 38	14,225	6,168 62	12,585	5,056 29	5,400	1,413 53	
	Passage d'eau d'Halifax.....	12,111	3,015 05	12,111	3,015 05	14,225	6,168 62	12,585	5,056 29	5,400	1,413 53	
	Anse aux Harangs.....	2,989	985 59	2,989	985 59	14,225	6,168 62	12,585	5,056 29	5,400	1,413 53	
	Ketch Harbour.....	792	182 53	792	182 53	14,225	6,168 62	12,585	5,056 29	5,400	1,413 53	
	Quai de Richmond.....	1,750	620 28	1,750	620 28	14,225	6,168 62	12,585	5,056 29	5,400	1,413 53	
	Quai de Roche.....	19,290	6,187 38	19,290	6,187 38	14,225	6,168 62	12,585	5,056 29	5,400	1,413 53	
	Terminus du ch. de fer, Halifax.....	21,515	4,358 56	21,515	4,358 56	14,225	6,168 62	12,585	5,056 29	5,400	1,413 53	
	Ledore.....	3,500	1,512 77	3,500	1,512 77	14,225	6,168 62	12,585	5,056 29	5,400	1,413 53	
	Bras Nord-Ouest.....	1,400	550 04	1,400	550 04	14,225	6,168 62	12,585	5,056 29	5,400	1,413 53	
	Quai de Cunard.....	1,400	1,987 66	1,400	1,987 66	14,225	6,168 62	12,585	5,056 29	5,400	1,413 53	

[1887]

Inverness.....	Whycoomaq.....	19,760	3,491 31	19,760	3,491 31	19,760	3,491 31	19,760	3,491 31	61,099 74	29,108 91
	Etang Campbell.....	4,940	872 83	4,940	872 83	4,940	872 83	4,940	872 83	28,968 83	6,334 85
	Port-Hastings.....	270	180 37	270	180 37	270	180 37	270	180 37	28,968 83	6,334 85
	Cheticamp.....	84,055	21,630 25	84,055	21,630 25	12,960	5,338 67	87,095	22,576 31	61,099 74	29,108 91
	Mabou.....	69,007	29,576 31	69,007	29,576 31	12,960	5,338 67	69,007	29,576 31	61,099 74	29,108 91
	Lunenburg.....	70,510	22,194 57	70,510	22,194 57	70,510	22,194 57	70,510	22,194 57	33,228 75	4,762 38
	Baie Mahone.....	21,844	5,958 65	21,844	5,958 65	21,844	5,958 65	21,844	5,958 65	33,228 75	4,762 38
	Anse Vogler.....	11,610	5,075 53	11,610	5,075 53	11,610	5,075 53	11,610	5,075 53	33,228 75	4,762 38
	Pictou.....	10,240	3,560 26	10,240	3,560 26	10,240	3,560 26	10,240	3,560 26	33,228 75	4,762 38
	Mines d'Alton.....	9,475	2,181 25	9,475	2,181 25	10,240	3,560 26	9,475	2,181 25	33,228 75	4,762 38
	Rivière Est.....	104,795	25,067 22	104,795	25,067 22	104,795	25,067 22	104,795	25,067 22	33,228 75	4,762 38
	Quai de la Cie houill. d'Halifax.....	1,650	339 90	1,650	339 90	1,650	339 90	1,650	339 90	33,228 75	4,762 38
	Quai public de Pictou.....	31,920	7,433 56	31,920	7,433 56	31,920	7,433 56	31,920	7,433 56	33,228 75	4,762 38
	Quai du chemin de fer, Pictou.....	29,889	9,264 29	29,889	9,264 29	31,920	7,433 56	29,889	9,264 29	33,228 75	4,762 38
	Débarcadère de Pictou.....	7,345	2,880 01	7,345	2,880 01	31,920	7,433 56	7,345	2,880 01	33,228 75	4,762 38
	Quai de la houillère de Vale.....	1,395	682 15	1,395	682 15	31,920	7,433 56	1,395	682 15	33,228 75	4,762 38
	Rivière John.....	85,173	22,243 98	85,173	22,243 98	31,920	7,433 56	85,173	22,243 98	33,228 75	4,762 38
	Granton.....	19,310	8,349 42	19,310	8,349 42	31,920	7,433 56	19,310	8,349 42	33,228 75	4,762 38
	New-Glasgow.....	26,310	5,705 09	26,310	5,705 09	31,920	7,433 56	26,310	5,705 09	33,228 75	4,762 38
Queen's.....	Liverpool.....	12,940	4,762 38	12,940	4,762 38	12,940	4,762 38	12,940	4,762 38	33,228 75	4,762 38
Richmond.....	D'Escousse.....	11,860	5,962 13	11,860	5,962 13	11,860	5,962 13	11,860	5,962 13	33,228 75	4,762 38
	Cap-LeRonde.....	78,891	24,277 56	78,891	24,277 56	11,860	5,962 13	78,891	24,277 56	33,228 75	4,762 38
	Saint-Pierre.....	7,150	2,407 41	7,150	2,407 41	11,860	5,962 13	7,150	2,407 41	33,228 75	4,762 38
	Grand Goulet.....	23,684	5,570 49	23,684	5,570 49	11,860	5,962 13	23,684	5,570 49	33,228 75	4,762 38
	Rivière-Bourgeois.....	18,920	4,468 87	18,920	4,468 87	11,860	5,962 13	18,920	4,468 87	33,228 75	4,762 38
	Cote de Marine.....	320	56 53	320	56 53	11,860	5,962 13	320	56 53	33,228 75	4,762 38
Shearbone.....	Lockeport.....	20,825	6,334 85	20,825	6,334 85	20,825	6,334 85	20,825	6,334 85	33,228 75	4,762 38
Yarmouth.....	Yarmouth.....	43,417	13,996 29	43,417	13,996 29	20,825	6,334 85	43,417	13,996 29	33,228 75	4,762 38
Hants.....	Windsor.....	5,450	1,627 60	5,450	1,627 60	20,825	6,334 85	5,450	1,627 60	33,228 75	4,762 38
Victoria.....	Baie Aspee.....	1,290,281	384,722 07	1,290,281	384,722 07	5,450	1,627 60	1,290,281	384,722 07	33,228 75	4,762 38

[1887]

FRAIS de dragage dans le Nouveau-Brunswick, pour les quinze exercices terminés le 30 juin 1887.

Comté.	Localité.	Total pour quatorze exercices terminés le 30 juin 1886.				Pour l'exercice 1886-87.				Quantité totale.	Coût total.		Coût pour chaque comté.
		Quantité.		Coût.		Quantité.		Coût.			\$ cts.		
		Vgs. cub.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	Vgs. cub.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.	
Gloucester.	Bathurst.....	72,607	20,629 52	20,629 52	.....	.....	.....	.....	72,607	20,629 52	10,629 52	
	Richiboucton.....	47,735	14,299 54	.....	.....	.....	.....	.....	47,735	14,299 54	.....	
Kent.	Cocagne.....	14,860	4,851 02	.....	.....	.....	.....	.....	27,180	9,601 45	.....	
	Bouctouche.....	13,005	4,934 24	.....	.....	12,600	4,770 43	.....	13,005	4,934 24	.....	
Northumberland.	do Pointe du Prétre.....	3,510	1,110 70	.....	.....	.....	.....	.....	3,510	1,110 70	.....	
	do Pte de la Chapelle.....	4,140	1,310 07	.....	.....	.....	.....	.....	4,140	1,310 07	.....	
Queen's	do Quai de Robertson.....	45	14 23	26,499 80	.....	.....	.....	.....	45	14 23	31,270 23	
	Fer à Cheval.....	160,417	44,594 13	.....	.....	.....	.....	.....	160,417	44,594 13	.....	
Saint-Jean.	Outer Bar.....	13,125	4,032 67	.....	.....	.....	.....	.....	13,125	4,032 67	.....	
	Grande Dune.....	37,975	10,121 67	58,748 47	.....	.....	.....	.....	37,975	10,121 67	58,748 47	
Westmoreland.	Grand Lac.....	34,160	6,375 44	.....	.....	9,555	1,123 34	.....	43,715	7,498 78	.....	
	do Anse McEann.....	20,440	4,522 82	.....	.....	.....	.....	.....	20,440	4,522 82	.....	
York.	Jemseg.....	61,305	12,117 74	29,366 83	.....	.....	.....	.....	61,305	12,117 74	.....	
	Waashademook.....	48,975	6,340 83	.....	.....	.....	.....	.....	48,975	6,340 83	.....	
King's	Terminus du chemin de fer Int.	139,810	37,130 01	.....	.....	.....	.....	.....	139,810	37,130 01	.....	
	Ile de la Marine.....	25,294	9,296 79	.....	.....	.....	.....	.....	25,294	9,296 79	.....	
Sub.	Anse au Marbre.....	29,925	4,374 40	.....	.....	.....	.....	.....	29,925	4,374 40	.....	
	Moulins de Murray.....	23,880	3,441 65	.....	.....	.....	.....	.....	23,880	3,441 65	.....	
Westmoreland.	Quai d'Indiantown.....	1,615	182 83	.....	.....	.....	.....	.....	1,615	182 83	.....	
	Long Quai.....	7,137	2,680 24	.....	.....	.....	.....	.....	7,137	2,680 24	.....	
York.	Quai Adams.....	7,513	3,247 29	.....	.....	.....	.....	.....	7,513	3,247 29	.....	
	Miller et Woodman.....	.....	.....	.....	.....	9,275	1,090 42	.....	9,275	1,090 42	.....	
King's	Harford et Stenson.....	.....	.....	.....	.....	8,015	942 29	.....	8,015	942 29	.....	
	Quai International.....	.....	.....	60,363 21	.....	.....	.....	.....	450	52 90	2,085 61	
Sub.	Oromocto.....	144,153	27,106 86	27,106 86	.....	.....	.....	.....	144,153	27,106 86	27,106 86	

Westmoreland.....	Pointe-du-Chêne.....	33,750	9,432 00	9,432 00	.....	.....	.....	.....	33,750	9,432 00	9,432 00	
York.	Frédéricton.....	39,395	7,699 15	.....	.....	.....	.....	.....	39,395	7,699 15	.....
	Passage d'eau Sainte-Marie.....	15,570	6,827 36	.....	.....	.....	.....	.....	15,570	6,827 36	.....
King's	Gibson.....	30,395	4,379 52	18,906 03	.....	.....	.....	.....	30,395	4,379 52	18,906 03	
	Pointe Belle-Ile.....	15,420	2,300 48	2,300 48	29,545	3,473 48	3,473 48	.....	44,965	5,773 96	5,773 96	
Sub.	.....	1,045,876	253,343 20	253,343 20	69,440	11,452 86	11,452 86	.....	1,115,316	264,796 06	264,796 06	

FRAIS de dragage dans l'Ile du Prince-Edouard, pour les quinze exercices terminés le 30 juin 1887.

Comté.	Localité.	Total pour les quatorze exercices terminés le 30 juin 1887.		Pour l'exercice 1886-87.				Quantité totale.	Coût total.	Coût pour chaque comté.
		Coût par comté.		Quantité.	Coût par comté.		Vgs. cub.			
		Quantité.	Coût.		\$ cts.	\$ cts.				
		Vgs. cub.	\$ cts.	Vgs. cub.	\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.	
King.....	Grande Rivière.....	46,110	8,963 97	.....	.....	46,110	8,963 97	.....	17,119 43
	Rivière Montague.....	106,140	17,119 43	.....	.....	106,140	17,119 43	.....	7,378 33
	Murray Harbour	44,430	7,378 33	.....	.....	44,430	7,378 33	.....	33,461 73
Queen	Quai de Charlottetown.....	41,303	10,264 56	.....	.....	41,303	10,264 56	.....	4,045 670 61
	Passage d'eau do	4,045	670 61	.....	.....	4,045	670 61	.....	27,493 03
	Crapaud.....	89,782	27,493 03	.....	.....	89,782	27,493 03	.....	9,604 65
	Powual.....	44,400	9,604 65	.....	.....	44,400	9,604 65	.....	14,661 16
	Rock Point.....	91,440	14,661 16	.....	.....	91,440	14,661 16	.....	6,326 72
	Rivière Vernon.....	17,860	6,326 72	.....	.....	17,860	6,326 72	.....	2,780 31 650
	Iles Wood.....	2,780	548 00	.....	.....	2,780	548 00	.....	150 51
	Creek des Neuf Milles	31,650	6,286 46	.....	.....	31,650	6,286 46	.....	2,441 28
	Quai de Hickey.....	12,165	2,441 28	.....	.....	12,165	2,441 28	.....	3,825 631 68
	Pointe de Carr	3,825	756 24	.....	.....	3,825	756 24	.....	3,195 33,015
	Fort Augustus.....	3,195	631 68	.....	.....	3,195	631 68	.....	15,855 41,070
	Passage d'eau de Southport.....	33,015	5,528 75	.....	.....	33,015	5,528 75	.....	2,495 24
Prince.....	Summerside.....	15,855	2,495 24	.....	.....	15,855	2,495 24	.....	7,289 95
	Hurd's Point, jetée	41,070	7,289 95	.....	.....	41,070	7,289 95	.....	7,105 55
	Tignish.....	1,475	890 81	.....	.....	1,475	890 81	.....	135,716 12
		631,290	129,501 38	.....	.....	631,290	129,501 38	.....	16,890 84
				6,137	6,214 74		6,214 74		7,105 55	
				6,137	6,214 74		6,214 74		135,716 12	

FRAIS de dragage dans Québec, pour les quinze exercices terminés le 30 juin 1887, pris sur les crédits pour les provinces maritimes.

Comté.	Localité.	Quantité.	Coût.	Coût par comté.	Quantité.	Coût.	Coût par comté.	Quantité totale.	Coût total.	Coût pour chaque comté.
Iles de la Madeline, comté de Gaspé.	Hayre-aux-Maisons.....	6,800	2,392 92	.....	.....	.....	.....	6,800	2,392 92	2,634 97
	Hayre Amherst.....	495	242 05	.....	.....	.....	.....	495	242 05	825 47
	Rivière-du-Loup.....	2,587	825 47	.....	.....	.....	.....	2,587	825 47	3,997 59
	* Rimouski.....	8,123	3,997 59	.....	.....	.....	.....	8,123	3,997 59	7,458 03
Rimouski.....		18,005	7,458 03	.....	.....	.....	.....	18,005	7,458 03	7,458 03

* De la somme votée pour le dragage dans Québec.

État des travaux de dragage faits dans chaque province, indiquant les quantités enlevées et le coût de ces dragages, pour les quinze années expirées le 30 juin 1887.

Exercice.	NOUVEAU-BRUNSWICK.		NOUVELLE-ÉCOSSE.		QUÉBEC.		ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.		Quantité totale.	Dépense totale.	Coût par verge cube.
	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.			
1872-73.....	38,060	13,240 50	23,260	8,422 70	.....	.....	.....	.....	61,320	21,663 20	0 35-328
1873-74.....	57,725	14,392 57	18,600	6,545 61	6,800	2,392 92	.....	.....	83,125	23,334 10	0 28 071
1874-75.....	78,223	17,325 05	24,416	13,238 83	.....	.....	.....	.....	131,294	40,456 77	0 33 384
1875-76.....	79,935	17,040 52	91,974	21,885 90	.....	.....	.....	.....	230,192	49,818 22	0 21 612
1876-77.....	97,690	23,161 90	127,785	31,846 74	.....	.....	.....	.....	299,935	70,765 91	0 23 694
1877-78.....	81,070	106,857	29,607 94	29,607 94	.....	.....	.....	.....	270,787	64,943 04	0 23 983
1878-79.....	132,555	27,400 22	116,307	28,267 59	.....	.....	.....	.....	295,352	64,831 88	0 21 981
1879-80.....	63,540	16,581 79	137,684	34,765 81	765	374 08	.....	.....	228,319	64,396 69	0 28 187
1880-81.....	44,315	12,392 85	87,118	23,061 64	2,317	693 44	.....	.....	180,085	45,449 46	0 25 232
1881-82.....	79,640	18,628 87	89,566	33,363 71	.....	.....	.....	.....	216,531	61,347 15	0 26 381
1882-83.....	48,665	13,422 70	143,916	42,996 93	.....	.....	.....	.....	260,716	67,500 01	0 25 890
1883-84.....	47,658	17,103 38	157,560	49,050 58	.....	.....	.....	.....	284,868	79,509 01	0 27 959
1884-85.....	128,997	24,400 35	76,161	25,250 73	8,123	3,897 59	.....	.....	268,959	63,376 68	0 23 243
1885-86.....	68,505	14,874 83	56,790	21,482 05	.....	.....	.....	.....	142,431	46,706 94	0 32 782
1886-87.....	69,440	11,452 86	53,400	25,521 19	.....	.....	.....	.....	128,977	43,288 79	0 33 56
	1,115,318	264,796 11	1,301,097	393,407 98	18,005	7,458 03	.....	.....	3,071,852	808,378 24	0 26 25

État des travaux de dragage faits dans chaque province, indiquant les quantités enlevées à la main et le coût de ces dragages, pour les quinze années terminées le 30 juin 1887.

Exercice.	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.	Quantité totale.	Dépense totale.	Coût par verge cube.								
												Vgs cubes.	\$ cts.						
1878-79.....	245	555 13	.....	.....	.....	.....	.....	.....	245	555 13	2 25 58		
1879-80.....	12,370	3,666 90	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12,370	3,666 90	0 29 64		
1880-81.....	11,140	2,560 25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11,140	2,560 25	0 22 98		
1881-82.....	10,640	2,600 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10,640	2,600 00	0 24 90		
1882-83.....	8,190	2,500 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8,190	2,500 00	0 30 52		
1883-84.....	5,460	2,500 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,460	2,500 00	0 45 78		
1884-85.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1885-86.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1886-87.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	48,045	14,432 28	.....	.....	.....	.....	.....	.....	48,045	14,432 28	0 30 03		

ETAT des travaux de dragage exécutés dans les provinces maritimes, avec indication des quantités déplacées et de la dépense, pour chaque dragueur, pour les quinze exercices expirés le 30 juin 1887.

Dragueur.	Quantité totale et coût pour les quatorze exercices depuis 1872-73 jusqu'à 1886-86.				1886-87.				Total pour les quinze exercices expirés le 30 juin 1887.					
	Quantité.		Coût.		Quantité.		Coût.		Quantité.		Coût.		Coût par verge cube.	
	Vgs cubes.	Cts.	\$	cts.	Vgs cubes.	\$	cts.	Vgs cubes.	\$	cts.	Vgs cubes.	\$	cts.	Cts.
"New Dominion "	560,653	19.86	111,989 20	6,682 43	56,840	11.756	617,493	118,071 63	19.12					
"Quebec "	389,689	33.66	134,568 09	8,110 91	10,965	73.970	410,654	142,679 00	34.74					
"Cape Breton "	508,556	24.88	16,350 12	7,090 12	6,350	43.36	524,988	139,646 14	25.45					
"Prince Edward "	642,125	20.44	131,252 31	6,137	6,137	1.01.36	648,262	137,467 05	21.20					
"St. Lawrence "	520,036	30.93	21,875	8,281 87	21,875	37.86	541,911	169,100 00	31.20					
"Geo. McKeuzie "	298,151	30.86	92,008 21	6,908 82	16,810	41.09	314,961	98,916 83	31.40					
	2,929,292	25.82	756,591 86	43,288 79	128,977	35.56	3,058,269	799,880 65	26.15					

ETAT des travaux de dragage exécutés à la main dans les provinces maritimes, avec indication des quantités déplacées et de la dépense, dans chaque localité, pour les quinze exercices expirés le 30 juin 1887.

Localité.	1872-73 à 1885-86 = Quatorze exercices.				1886-87.				Total pour les quinze exercices expirés le 30 juin 1887.					
	Quantité.		Coût.		Quantité.		Coût.		Quantité.		Coût.		Coût par verge cube	
	Vgs cubes.	Cts.	\$	cts.	Vgs cubes.	\$	cts.	Vgs cubes.	\$	cts.	Vgs cubes.	\$	Cts.	
Parrsboro', N.-E.	42,595	30.06	12,804 68	.....	42,595	.....	.....	12,804 68	30.06				
Windsor, N.-E.	5,450	29.86	1,627 60	.....	5,450	.....	.....	1,627 60	29.86				
	48,045	30.03	14,432 28	.....	48,045	.....	.....	14,432 28	30.03				

ANNEXE No 6.

—
E T A T

DU

MATÉRIEL DE DRAGAGE

DU

CANADA.

ANNEXE No 16.

ÉTAT du nombre de dragueurs, remorqueurs, chalans et bateaux de levage, appartenant au département, ainsi que du nombre d'hommes d'équipage employés, leurs gages moyens par mois, en 1886, le coût de construction, etc.

Province dans laquelle le bâtiment a été employé.	Nom du bâtiment.	Description du bâtiment.	Nombre d'hommes de l'équipage.	Gages moyens par mois.	Coût de construction.	Observations.
				\$ cts.	\$ cts.	
Nouvelle-Ecosse et Nouveau-Brunswick	St. Lawrence	Dragueur à vapeur à godet	15	491 97	116,889 48	Dragueur à godets avec coque en fer, construit à Glasgow en 1874-76.
do	Canada	do	11	375 85	42,778 44	Dragueur à godets avec coque en fer, construit à Glasgow en 1871-73.
do	New Dominion	Drag. à cuiller et 8 chalans	11	238 76	30,826 51	do do acheté en 1874-75.
do	Cape Breton	do	13	287 66	19,744 38	do do
do	George McKenzie	do	11	271 47	16,000 00	Transféré du gouvernement local, I.-P.-E., à la Confédération, sur paiement de \$22,000.
do	Prince Edward	do	11	322 21	25,682 07	do
Québec	Queen of Canada	do	10	225 00	15,000 00	Dragueur à cuiller, coque en bois. Coque reconstruite en 1883-84.
do	do	2 chalans	.....	193 02	.....	Deux chalans, contenant 32 verges cubes.
do	Nipissing	Drag. à cuiller et 2 chalans	7	265 00	15,501 57	Acheté en juillet 1880. Dragueur à cuiller en bois.
do	Dennis	Remorqueur	3	125 00	2,000 00	Acheté à la même époque que le Nipissing.
do	St. Louis	Dragueur à cuiller	8	135 00	6,535 83	Dragueur à cuiller, coque en bois, construit à Lockport, N.-Y., 1883.
Ontario	Oballenge	do et 2 chalans	7	265 00	31,211 32	Reconstruit en 1884-85.
do	Trudeau	Remorqueur	3	130 00	6,847 05	Acheté en 1876.
do	Ontario	Dragueur à cuiller en 2 chalans	7	270 00	20,950 00	Dragueur à cuiller avec coque en bois, construit à Lockport, N.-Y., 1884.
do	Sir John	Remorqueur	3	125 00	12,000 00	Construit à Lockport, N.-Y., 1884.
Manitoba	Winnipeg	Dragueur à cuiller et 2 chalans	6	320 00	26,011 49	Dragueur à cuiller avec coque en bois, construit à Lockport, N.-Y., 1883-84.
do	Sir Hector	Remorqueur	4	215 00	15,775 00	Construit à Lockport, N.-Y., 1883-84.
Columbia-Britannique	Dredger	Drag. à godets et 6 chalans	10	566 54	60,000 00	Const. par le gouvern. local en 1885, et transféré au Canada lors de la confédération.
do	Georgie	Remorqueur	.....	.....	6,250 00	Acheté en 1876.

ANNEXE No 7

COMMISSION DES INONDATIONS DE MONTREAL.

RAPPORTS DE LA COMMISSION

Nommée par ordre-en-conseil du 28 mai 1886 pour s'enquérir des causes des inondations, à Montréal et suggérer les moyens nécessaires pour en empêcher le retour"; comprenant aussi une copie de l'ordre-en-conseil nommant la dite commission et le rapport de l'ingénieur-en-chef du ministère des travaux publics.

ANNEXE No 7.

RAPPORTS DE LA COMMISSION CHARGÉE DE S'ENQUÉRIR DES CAUSES
DES INONDATIONS ANNUELLES, A MONTRÉAL, ET D'EN FAIRE
RAPPORT.

Ref. No 68,134.

COPIE CERTIFIÉE *d'un rapport du comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur-en-conseil le 24 mai 1886.*

Sur un mémorandum du ministre des travaux publics, en date du 22 mai 1886, représentant que de nombreuses communications lui avaient été adressées par le conseil de ville, la chambre de commerce, l'association de la halle aux blés, etc., de Montréal, demandant à l'Etat de nommer une commission chargée de s'enquérir des causes des inondations qui dévastent la ville de Montréal annuellement, et d'en faire rapport;

Que le conseil de ville offre de payer la moitié des dépenses de cette commission, à condition qu'on lui permette de nommer un des commissaires, et que M. Walter Shanley, ingénieur civil, a été proposé comme le représentant du conseil de ville, dans cette commission;

Le ministre recommande la nomination de cette commission pour s'enquérir des inondations à Montréal, et suggérer les remèdes nécessaires pour en prévenir le retour, et que cette commission soit composée de messieurs H. F. Perley, ingénieur en chef du ministère des travaux publics, pour représenter ce ministère, T. C. Keefer, I. C., pour représenter la chambre de commerce et l'association de la halle aux blés de Montréal, John Kennedy, I. C., pour représenter les commissaires du havre de Montréal, et Walter Shanley, I. C., pour représenter le conseil de ville de Montréal, qui devra pourvoir à l'entière rémunération de ses services, sans aucune contribution par l'Etat.

Le comité approuve la précédente recommandation qu'il soumet à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. MCGEE,

Greffier du Conseil privé.

Ref. n° 68,134.

COPIE CERTIFIÉE *d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-en-conseil, le 28 mai 1886.*

Le comité, sur la recommandation du ministre des travaux publics, avise que l'ordre-en-conseil du 24 courant, nommant une commission pour s'enquérir des causes des inondations annuelles à Montréal soit rescindé, et changé comme suit :—que MM. H. F. Perley, représentant le ministère des travaux publics, T. C. Keefer, I. C., représentant la chambre de commerce et l'association de la halle aux blés de Montréal, John Kennedy, I. C., représentant les commissaires du havre de Montréal, et Percival W. St. George, représentant le conseil de ville de Montréal, soient les membres d'une

commission chargée de s'enquérir des causes des inondations à Montréal, et de suggérer les moyens nécessaires pour en prévenir le retour ; à la condition que la moitié des dépenses de cette commission soit à la charge du conseil de ville de Montréal.

JOHN J. MCGEE,

Greffier du Conseil privé.

COMMISSION DES INONDATIONS DE MONTRÉAL.

MONTRÉAL, 31 juillet 1886.

MONSIEUR,—Les commissaires chargés de s'enquérir des causes des inondations, pendant la débâcle à Montréal et de suggérer des moyens pour y remédier, ont pris les mesures nécessaires, immédiatement après leur organisation durant le mois dernier, pour étudier une question si importante, en faisant faire un relevé du terrain et du fleuve auquel on travaille activement en ce moment, et pour se procurer les renseignements essentiels.

Les commissaires sachant que les citoyens de Montréal désirent ardemment que des moyens efficaces soient pris pour prévenir les effets désastreux d'inondations comme celle d'avril dernier, se sont immédiatement occupés de la protection du terrain au sud du canal Lachine, où l'on a obtenu permission de construire une digue ou levée en vertu d'une charte accordée par le parlement pendant sa dernière session. Ils ont préparé, et maintenant vous soumettent un plan qui indique le site proposé pour la construction de cette digue et une estimation du coût probable de sa construction.

Le terrain que protégerait cette digue, est situé entre le canal Lachine, la rivière Saint-Pierre, le coursier de décharge de l'aqueduc de Montréal, et le fleuve Saint-Laurent, depuis les limites de la ville, en descendant jusqu'au déversoir du bassin de radoub de Tate, et comprend presque toute la municipalité de Saint-Gabriel—à l'exception des Îles, dans le fleuve.

Cette étendue de terrain comprend environ 360 acres dans les limites de la ville de Montréal et 300 acres dans Saint-Gabriel, évalués d'après le rôle de cotisation à environ \$5,000,000, dont \$1,500,000 dans la municipalité de Saint-Gabriel.

La digue suit le chemin actuel et le sommet de la rive du fleuve, depuis le bassin de radoub de Tate, jusqu'à un point situé à près de 3,000 pieds en amont du pont Victoria ; elle se dirige ensuite vers l'intérieur, traverse les limites de la ville, en arrière de la propriété des héritiers Knox et aboutit à la levée du coursier de décharge près de la rue Wellington—partie de son parcours se trouvant sur le chemin nommé "Lower Lachine"—et partie en arrière de la ferme située sur la propriété des Sœurs de la Congrégation.

La ville fait maintenant exhausser la levée du coursier de décharge jusqu'au niveau proposé du sommet de la digue, à 29 pieds au-dessus du repère de la ville ou du niveau de l'eau dans le port de Montréal en été. Le niveau du sommet de la digue se trouverait à un pied 6 pouces au-dessus du niveau le plus élevé atteint par l'eau durant les inondations d'avril dernier, et correspondrait presque à celui du couronnement du bassin de radoub de Tate ainsi qu'à celui des lisses de la voie ferrée du Grand-Tronc, à l'endroit où la digue traverserait cette voie.

Le raccordement de la tête du coursier de décharge avec la levée du canal Lachine, complète la digue.

Le coût estimatif de la digue, des appareils d'épuisement nécessaires, et des travaux d'égouttement qui s'y rapportent, est d'environ \$85,000. Le terrain est évalué à environ \$35,000, ce qui forme un total de \$120,000.

Le terrain dont on donne l'évaluation comprend une étendue beaucoup plus grande que celle qui sera nécessaire pour la digue, puisqu'il comprend la totalité des lots à bâtir qui seront affectés par la proximité de la digue, ainsi qu'une étendue considérable de terrains bas, sur lesquels on ne pourrait pas construire, et d'où l'on propose d'extraire les matériaux nécessaires à la digue.

Les estimations pour le drainage et les travaux d'assèchement et d'épuisement, comprennent aussi le coût d'égouts qui, aujourd'hui ne sont nécessaires que pour la digue, mais qui plus tard pourront être utilisés par la ville.

Les estimations, et le droit de passage auquel on a pourvu, se rapportent seulement à la digue, mais les conduits d'eau sont prolongés afin de permettre l'élargissement de la digue dans le cas où l'on voudrait, plus tard, en faire un chemin.

Le tracé définitif, la largeur, etc, de la digue, peuvent être modifiés en s'arrangeant avec les propriétaires, qui sont peu nombreux, et dont les plus importants, font partie de corps quasi-publics.

Les commissaires croient à la probabilité d'une décision immédiate de construire la digue, parce que sa construction sera facile, atteindra certainement le but que l'on se propose, causera peu de dommages ou d'inconvénients, et n'entraînera que peu de dépenses comparativement à la grande étendue des propriétés qu'elle protégera; tout autre projet serait une cause de retard et exposerait les propriétaires au risque de subir de nouveaux dégâts.

Pour protéger le reste de la ville, au nord du canal Lachine, les travaux seraient beaucoup plus dispendieux, car il faudrait exhausser et reconstruire presque tout le mur de revêtement qui borde la ville du côté du fleuve.

Les relevés et examens nécessaires pour la préparation des plans et des estimations du coût probable des travaux à faire, et pour l'étude des meilleurs moyens à prendre pour limiter l'étendue et diminuer les dégâts des inondations à l'avenir, se font maintenant sous la direction des commissaires.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur,

Vos obéissants serveurs,

THOS. C. KEEFER,
HENRY F. PERLEY,
JOHN KENNEDY,
PERCIVAL W. ST. GEORGE,

Commissaires.

A. GOBELL, écr.,

Secrétaire, ministère des travaux publics,
Ottawa.

COÛT PROBABLE DE LA DIGUE PROPOSÉE DE LA POINTE SAINT-CHARLES ET DE SAINT-GABRIEL.

Digue, ponceaux, clôtures, etc.....	\$ 37,400
Epaissement et travaux d'égouttement.....	41,600
	<hr/>
	79,000
Ingénieurs et dépenses contingentes.	6,000
	<hr/>
	\$ 85,000
Evaluation du terrain.....	35,000
	<hr/>
Total	<u>\$120,000</u>

N^o 77,053.

COMMISSION DES INONDATIONS DE MONTRÉAL,
MONTRÉAL, 5 mai 1887.

MONSIEUR,—Les commissaires ont l'honneur de faire rapport qu'ils ont terminé leurs examens et observations du fleuve Saint-Laurent, relativement à leur recherche des causes des inondations, à Montréal, et des remèdes, à y opposer. Ces observations comprennent l'embâcle du fleuve depuis Morrisburg jusqu'à Québec, sur un parcours de 250 milles; mais on n'a fait des examens de la glace que depuis la tête du lac Saint-Louis jusqu'au Piaton, à 36 milles environ, en deça de Québec, et au-delà duquel le pont de glace ne s'est pas formé durant l'hiver dernier.

[1887]

Le but de ces examens qui sont les premiers qui aient été entrepris jusqu'à présent pour l'étude de la question de la glace, était de s'assurer s'il y avait moyen de retenir en amont de Montréal, et de diriger vers l'océan, en aval de Trois-Rivières, une quantité suffisante des glaces dont l'amoncellement et par suite l'embâcle immédiatement en aval de Montréal, est la seule cause d'inondations.

Ces examens et observations ainsi que les cartes descriptives de la glace, n'ont été terminés que la semaine dernière; comme beaucoup de questions s'y rattachent, et vu que divers projets sont suggérés par des personnes recommandables, il nous faudra encore quelque temps pour préparer notre rapport final, et mettre en record la quantité considérable d'informations nouvelles et importantes que nous avons obtenues.

En vue de l'urgence de la question, les commissaires ont l'honneur de rapporter le résultat de leurs recherches et les conclusions auxquelles ils sont arrivés, afin que l'on prenne des mesures actives pour protéger la ville de Montréal avant l'hiver prochain.

Dans leur premier rapport, en date du 31 juillet 1886, les commissaires ont soumis des plans et des estimations pour une digue ou levée, s'étendant depuis le bassin de radoub de Tate, à la tête de la rue des Moulins, "Mill Street," le long du fleuve, jusqu'à la rivière Saint-Pierre, près du chemin d'en bas de Lachine, où la dite digue se raccorderait avec la levée du coursier de décharge de l'aqueduc, et ils ont déclaré "qu'ils croyaient à la probabilité d'une décision immédiate de construire la digue, parce que sa construction sera facile, atteindra certainement le but que l'on se propose, causera peu de dommages ou d'inconvénients, et n'entraînera que peu de dépenses, comparativement à la grande étendue des propriétés qu'elle protégera; et que tout autre projet exposerait les propriétaires au risque de subir de nouveaux dégâts."

Que "pour protéger le reste de la ville, au nord du canal Lachine, les travaux seraient beaucoup plus dispendieux, car il faudrait exhausser et reconstruire presque tout le mur de revêtement qui borde la ville, du côté du fleuve," et que dans ce but ils étudiaient les meilleurs moyens à prendre pour limiter l'étendue et diminuer les dégâts des inondations à l'avenir.

L'opinion des commissaires basée sur le résultat de leurs études, est maintenant, que l'on peut, au moyen de travaux sur le fleuve et le long de son parcours, ou au moyen de travaux annuels, diminuer notablement la quantité de glaces qui s'accumulent en bas de Montréal et prévenir ainsi les inondations en certaines années, surtout en hiver, mais que ces travaux pourraient être insuffisants pour la protection de Montréal contre les inondations du printemps, en d'autres années; et que conséquemment, ils sont forcés de conclure qu'il n'y a de certitude absolue de protéger Montréal qu'en construisant une digue le long du fleuve ou en exhaussant les terrains bas, au dessus du niveau des inondations.

ENDIGUEMENT.

Les questions relatives à la construction d'une digue permanente, le long du front de la ville, depuis le canal jusqu'au mur de revêtement du chemin de fer Canadien du Pacifique, sont tellement sérieuses, que tant qu'il y aura espérance de protéger Montréal par une autre méthode, on ne devra considérer l'endigement permanent d'une partie de la ville, que comme un remède du dernier ressort.

L'exhaussement de la rue des Commissaires au-dessus du niveau des inondations serait le moyen le plus simple, le plus durable et le plus efficace de résoudre cette question, sans tenir compte de toutes les autres considérations. Pour cela, il faudrait reconstruire simultanément le mur de revêtement sur une épaisseur et une hauteur plus grandes et sur le terrain qu'il occupe actuellement. La rue des Commissaires est aujourd'hui trop étroite, et le sera davantage, dans un avenir prochain, à cause des exigences du commerce de Montréal; elle ne peut pas, non plus, être élargie à présent parce que la largeur des quais, entre la rue et les vaisseaux, est également insuffisante, et le commerce du port est d'une plus grande importance à la ville et à l'Etat, que la largeur de la rue. La rue des Commissaires ne peut donc pas être

élargie, et son mur de revêtement ne peut pas être reconstruit là où il devrait l'être, pour servir de digue, sans que l'on prolonge les quais dans le fleuve, ce qui comporte un reculement de la ligne extérieure ou de l'est, du chenal dragué, sur toute sa longueur.

De plus, l'exhaussement de la rue des Commissaires, jusqu'à une hauteur d'au moins 6 pieds, représente un montant inconnu de dommages aux propriétés, sur tout son parcours, et sur toutes les rues transversales par suite du prolongement de l'exhaussement vers l'intérieur de la ville, ce qui nécessiterait une nouvelle disposition des niveaux des rues. Mais la raison la plus sérieusement probable, serait l'interposition d'un rempart de 6 pieds de hauteur, entre le port et la ville, que devront traverser les marchandises. Il y a environ dix ans, une commission d'ingénieurs recommanda l'élargissement des quais et de cette rue, et nous apprenons que jusqu'ici, ces travaux n'ont pas été exécutés à cause de raisons financières; mais, comme Montréal devra bientôt posséder toutes les facilités de port que lui offre sa position, il y a peu de doute qu'avant longtemps l'on commencera cet élargissement du front du havre et de la rue des Commissaires; l'on devra donc nécessairement remettre jusqu'alors, la construction de la digue permanente pour protéger la ville contre les inondations.

Depuis la publication du rapport des susdits ingénieurs, on a soulevé la question de la hauteur convenable des quais, pour l'avantage des vaisseaux de plus grandes dimensions, que l'approfondissement du fleuve a permis de fréquenter le port.

On adopta le niveau actuel des quais, lorsque le port n'était fréquenté que par des vaisseaux d'une capacité de quelques cents tonneaux. Aujourd'hui, comme les vaisseaux océaniques de plusieurs mille tonneaux nous arrivent, et en si grand nombre qu'il faut leur laisser libre la partie centrale du havre, les commissaires comprennent que l'exhaussement du niveau des quais serait très avantageux à ces vaisseaux. Plus les quais seront élevés, plus le charroyage sera facile, et moindre sera l'espace occupé par les rampes.

Montréal est la seule ville dont les quais soient submergés, continuellement, pendant 5 mois de l'année. Le capitaine Barclay, qui, depuis plusieurs années, a la surveillance du chargement et du déchargement des steamers de la Cie Allan, croit que le niveau même de la rue des Commissaires serait le plus convenable pour les vaisseaux de cette ligne. Si ce plan était adopté d'un bout à l'autre de la rue des Commissaires, il n'y aurait plus de nécessité pour un mur de revêtement.

Les commissaires mentionnent la question de la hauteur des quais, parce qu'elle affecte celle d'une digue permanente. L'épaisseur et le coût d'un mur de revêtement dépendent de sa hauteur, et comme la digue permanente devra être construite pour correspondre à un nouveau mur de revêtement, ou (en l'absence de ce mur) aux fondations qui lui permettront d'atteindre le niveau de la rue des Commissaires—la question qu'il faut résoudre avant sa localisation et son mode de construction, est celle du nouvel alignement des quais et de leur hauteur.

La conservation du niveau actuel des quais, en même temps que la construction d'un nouveau mur de revêtement, situé de manière à donner une largeur de 100 pieds à la rue des Commissaires, seraient, avec notre système de construction en bois, le moyen le plus durable et coûterait environ \$1,200,000.

Pour exhausser les quais au niveau de la rue des Commissaires et construire une digue contre les inondations, au-dessus de ce niveau, il faudrait une dépense d'environ \$1,700,000.

Si l'on jugeait convenable d'élever les quais avec les voies de chemins de fer et les hangars qui y sont construits, jusqu'au dessus du niveau du fleuve en hiver, aboissant, par là, le mur de revêtement et ses rampes—tout ce qui sera nécessaire pour protéger la ville contre les débordements qui atteignent un niveau plus élevé, serait une digue permanente ou un rempart de maçonnerie solide, construite à une distance suffisante de la façade des quais, pour mettre la ville à l'abri de tout danger, et cette distance, reconnue par une expérience de plus de quarante ans, se trouve entre le mur de revêtement et les édifices en arrière. Des ouvertures pratiquées dans ce mur, pour le charroyage des marchandises, seraient fermées par des poutrelles durant la crue des eaux.

Si l'on adoptait le niveau élevé ou celui de la rue des Commissaires, pour les quais le long de cette partie du front de la ville, il faudrait y construire des hangars permanents à la même distance de la façade des quais que celle entre les édifices de la rue des Commissaires et le mur actuel de revêtement; les Commissaires croient que le mur du rempart pourrait être utilisé pour la construction de ces hangars.

Cela rendrait possible aussi la construction d'un chemin de fer élevé qui relierait les manufactures à chaque extrémité de la ville, sans nuire au trafic du port.

Le coût annuel de l'installation des hangars temporaires a été estimé à la somme de \$10,000. Il y a de plus, le coût de l'enlèvement de la glace, le travail additionnel et le coût du charroyage; ces frais et ces inconvénients cesseraient si le niveau des quais était exhaussé.

Considérera-t-on ces avantages comme une compensation suffisante du demi-million de piastres en plus qu'il faudra dépenser pour exhausser les quais? C'est là une question que l'avenir décidera.

EXHAUSSEMENT DU DISTRICT INONDÉ.

L'exhaussement du terrain bas au dessus du niveau de la crûe des eaux, sur un parcours de 26 milles de rues dans ce district, comporte une dépense de plus d'un million de piastres, outre le coût de l'exhaussement des bâtisses et des lots, et ce travail devra dans tous les cas durer plusieurs années. En vue de prévenir l'inondation, l'élévation seulement de la rue des Commissaires serait suffisante; l'on ne gagnerait rien, excepté au point de vue hygiénique, en élevant toute autre rue ou les édifices, parce qu'il faudrait encore recourir aux pompes durant l'inondation, après l'exhaussement des rues, des lots et des bâtisses, pour l'assèchement des caves. Et l'on ne peut pas supposer que tout ce district pourrait être exhaussé de 6 pieds, seulement pour garantir les caves.

Nous avons déjà fait allusion aux questions qui se rapportent à l'exhaussement de la rue des Commissaires et nous désirons seulement ajouter que la dépense à encourir ne serait pas moindre si l'on n'élevait que la rue seule. Son mur de revêtement nécessaire donnerait la protection requise, que la rue soit élevée ou non; ce mur de revêtement est un accessoire nécessaire, que l'on exhausse la rue ou qu'on la conserve dans son état actuel.

Comme il n'est pas possible par suite du défaut de temps, de protéger le front de la ville qui borde le fleuve au nord du canal Lachine, au moyen d'une construction permanente, les commissaires ont décidé de recommander la construction d'une digue temporaire sur le sommet du mur de revêtement; cette construction devra être faite de bois et chargée de terre, percée d'ouvertures pour donner accès aux quais, de manière qu'on puisse les fermer lorsque la navigation sera close. Cette digue pourrait être construite en peu de temps et coûterait moins de \$50,000.00, y compris le coût des supports du mur de revêtement, là où il en faut, et celui de la recherche et de la fermeture d'anciens égouts, ou de crevasses, communiquant avec la rivière, afin de diminuer le plus possible le travail des pompes.

ESTIMATION.

Les appareils d'épuisement disponibles, furent improvisés à la hâte et l'on ne peut pas s'y fier. De plus, leur capacité n'est pas suffisante pour faire face aux besoins qui peuvent se présenter durant une inondation, parce qu'on n'a pas encore eu l'occasion d'expérimenter les pompes lorsque le niveau du fleuve était plus élevé que le mur de revêtement.

Les appareils de pompe permanents, coûteront à peu près \$46,000; cette estimation est basée sur la construction de l'égout d'interception que la ville vient de décider, paraît-il.

Depuis la préparation de notre estimation de juillet 1886, pour la digue de la Pointe Saint-Charles, certaines dépenses ont été faites pour des travaux permanents d'égouttement, ce qui diminue d'autant la somme placée sous ce titre.

Le coût des travaux de protection sera conséquemment comme suit :

Digue, ponceaux, clôtures, etc., Pointe Saint-Charles.....	\$37,400
Travaux d'égouttement, " "	14,000
Evaluation du terrain.....	35,000
Digue temporaire sur le mur de revêtement.....	40,000
Surveillance, dépenses contingentes, etc.....	6,000
Ajoutez pour les appareils permanents d'épuisement.....	46,000
Total.....	<u>\$178,400</u>

Nous avons l'honneur d'être, monsieur,
Vos obéissants serviteurs,

THOS. C. KEEFER,
HENRY F. PERLEY,
JOHN KENNEDY.
PERCIVAL W. ST. GEORGE:

A. GOBÉIL, écr.

Secrétaire, ministère des travaux publics,
Ottawa.

No. 79,824.

COMMISSION DES INONDATIONS DE MONTRÉAL,
MONTRÉAL, 13 août 1887.

MONSIEUR,—Conformément à la demande verbale que vous avez faite à un des leurs, l'ingénieur en chef des travaux publics, les commissaires ont l'honneur de faire rapport qu'ils ont préparé des plans et des estimations pour une file de piles et d'estacades que l'on propose de construire au pied du lac St-Louis.

Dans leur rapport du 5 mai dernier, les commissaires ont énoncé l'opinion qu'il était possible de diminuer considérablement les amas de glace qui se font en bas de Montréal, au moyen de travaux permanents ou annuels, dans le fleuve, c'est-à-dire en retenant la glace en amont de Lachine ou en lui ouvrant un passage, vers la mer, en aval de Trois-Rivières. De ces deux méthodes, une serait de faire des constructions dans le fleuve, qui ne demanderaient qu'un travail annuel : celui de fermer et d'ouvrir les estacades; l'autre, pour être efficace, exigerait une dépense considérable pour la construction de vaisseaux à vapeur convenables, pouvant briser la glace, et aussi une dépense annuelle considérable pour le combustible, les gages des hommes, et les réparations. L'action des piles et des estacades serait indépendante du caractère des hivers, tandis que le coût et la mise en pratique de l'autre méthode, dépendraient surtout de l'état du temps, et c'est en cette vue que les commissaires recommandèrent de faire des expériences l'automne dernier, avec les bateaux remorqueurs de la commission du havre de Montréal.

La praticabilité d'arrêter des glaces flottantes, peu après leur formation, et de faire former un pont de glace au moyen d'estacades aux endroits où le courant ne le permet pas, a été résolue sur la rivière Ottawa et ses tributaires, spécialement aux Deux-Rivières, où nous avons fait des examens, afin de comparer les courants et les conditions de la rivière à cet endroit, avec ceux du lac St-Louis, en aval de l'île Dorval, et nous sommes arrivés à la conclusion que la glace peut être arrêtée aux endroits proposés, au moyen de piles et d'estacades, sans altérer les niveaux du lac St-Louis en hiver.

Pour ce qui est de Montréal, les commissaires, tout en étant d'opinion que l'arrêt de la glace, au commencement de l'hiver, en aval de Dorval, réduirait les inondations, et même empêcherait leurs dégâts pendant certains hivers, ont cru qu'il ne serait pas sage de s'exposer à aucun risque, en présence des intérêts considérables qui sont en jeu, et du remède certain qui est à la portée des intéressés; mais pour ce qui regarde la rive sud du Saint-Laurent, en aval des rapides de Lachine, les conditions sont renversées, et le seul moyen de protéger cette partie, serait d'arrêter les glaces en haut de Lachine.

Le projet de maintenir les glaces en amont de Montréal a été proposé publiquement, il y a déjà longtemps. Nous ne connaissons pas celui, qui l'a suggéré le premier, mais nous trouvons le plan recommandé dans les colonnes du *Montreal Herald*, de 1841 ; et dans le rapport que fit le président de cette commission, en 1853, sur le pont Victoria, il exprima l'opinion qu'une " file de piles à travers le lac près de l'île Dorval, diminuerait de beaucoup les inondations annuelles à Montréal."

Depuis 1852—année pendant laquelle on a commencé l'enregistrement des variations du niveau de l'eau, en hiver, à Montréal—le pont de glace s'est formé 10 fois pendant le mois de décembre, sans qu'il y ait eu d'inondation. Pendant les 26 autres années, le pont s'est formé en janvier. Les effets du froid sévère continu, au commencement de l'hiver est de faire congeler le lac Saint-Louis, et d'empêcher la descente de la glace qui se forme en amont des points où il est gelé, et de prévenir ainsi l'inondation en l'hiver, qui est la plus désastreuse.

Si les glaces étaient retenues dans le lac Saint-Louis, jusqu'à l'ouverture du Saint-Laurent en bas de Montréal, l'inondation du printemps serait diminuée. Jusqu'au mois d'avril dernier, c'était la descente de la glace du lac, avant l'ouverture du Saint-Laurent, en aval de Montréal, qui fut la cause des inondations du printemps, mais le printemps dernier la débâcle et l'inondation eurent lieu avant que la glace du lac eut dépassé le Pont Victoria. Le fleuve en aval de Montréal, était tellement obstrué par la glace descendue des parties du fleuve près du haut de la ville (avant que le bassin de Laprairie et le lac St. Louis fussent couverts de glace, pour l'hiver) ainsi que par les glaces qui s'étaient formées dans les espaces libres en bas du lac Saint-Louis, par suite d'une température excessivement basse, que l'inondation du printemps s'est produite avant la descente de la glace du lac.

Les effets d'une file de piles et d'estacades en aval de l'île Dorval, seront d'empêcher la descente de la glace en amont, jusqu'à leur ouverture dans le printemps, et de faire former un pont de glace sur une grande étendue du lac Saint-Louis, en amont de Dorval, où il ne se produit que du frazil et des bordages que l'action de la gelée et du vent fait descendre par les rapides de Lachine, pendant tout l'hiver. Ces glaces, pour la plus grande partie, passent par le bassin de Laprairie, au-dessous de la croûte du pont de glace et vont s'entasser en quelque part entre Montréal et Varennes.

Il faudra dix-neuf piles de 30 pieds carrés chacune, sur les fondations, et environ quinze mille pieds, ou une longueur de près de trois milles d'estacades à deux pièces, et le tout coûterait, suivant notre estimation, soixante-dix mille piastres (\$70,000).

Les commissaires recommandent l'exécution de ces travaux qui, relativement à leur coût, produiraient, dans leur opinion, des résultats beaucoup plus favorables aux districts exposés en dehors de Montréal, que tous autres travaux qu'ils pourraient suggérer.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur,

Vos obéissants serviteurs,

THOS. C. KEEFER,
HENRY F. PERLEY,
JOHN KENNEDY,
PERCIVAL W. ST-GEORGE.

A l'honorable

Sir HECTOR L. LANGEVIN, C.C.M.G.,
ministre des travaux publics,
Ottawa.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 8 septembre 1887.

A. GOBEL, écr.,

Secrétaire, ministère des travaux publics.

MONSIEUR,—Conformément à la suscription de l'honorable ministre, sur le n^o 79,824 de la file de nos records, il me reste à faire connaître les détails des construc-
116 [1887]

tions que la commission des inondations propose de faire dans le lac St-Louis, dans le but d'arrêter en tout, ou en partie, la descente de la glace, qui s'y forme au commencement de l'hiver, ou qui y arrive du lac Saint-François, et passe ensuite par les rapides de Lachine, le bassin de Laprairie et au-delà de Montréal, jusqu'à ce qu'elle s'arrête et s'accumule et augmente ainsi les probabilités d'inondations périodiques, non seulement dans la ville de Montréal, mais aussi sur le côté sud du Saint-Laurent en aval des rapides de Lachine.

Les commissaires ont entièrement exposé les raisons pour lesquelles ils ont recommandé la construction de piles et d'estacades dans le lac Saint-Louis, et il me reste seulement à dire que les piles seront au nombre de 19, chacune de 30 pieds carrés, avec faces inclinées sur les extrémités d'amont et convenablement protégées pour résister à la débâcle du printemps. Ces piles seront situées à l'extrémité d'aval du lac, aux exdroids où elles ne pourront pas nuire à la navigation et où se trouve une suite de battures s'étendant d'une rive à l'autre. Entre ces piles, il y aura un espace de 500 pieds, qui sera occupé par des estacades que l'on tendra après la fermeture de la navigation et immédiatement avant la prise des glaces. Ces piles et ces estacades, d'après l'expérience que nous avons acquise sur le haut de la rivière Ottawa, détermineront la formation d'un pont de glace sur toute la largeur du lac, au commencement de l'hiver, ce qui diminuera de beaucoup la pression à laquelle elles seront soumises, et toute la glace formée dans le lac, ou venant d'ailleurs, devra nécessairement y rester jusqu'à la débâcle dans le printemps. Dans l'état actuel des choses, la glace se forme sur les bords du fleuve; c'est ce qu'on appelle les bordages; ces bordages s'accroissent, puis sont brisés par les vents et les tempêtes, et entraînés par le courant jusqu'au pied du lac, où ils sautent les rapides de Lachine, etc., et se rendent jusqu'en bas de Montréal; et cela se répète jusqu'à ce que les bordages sur les deux rives soient réunis par la congélation de l'eau qui les sépare, et deviennent ainsi un pont solide et complet.

Immédiatement avant la débâcle du printemps, il faudra ouvrir la partie mobile de chacune des estacades, à l'une de ses extrémités, pour le passage des glaces, et on pourra la laisser ouverte jusqu'à ce qu'il soit nécessaire de la refermer après la clôture de la navigation; comme chacune des parties mobiles est flottante et pivotante sur ses chaînes, les glaces ne pourront pas les endommager pendant leur descente.

J'ai examiné les détails des estimations qu'ont préparées les commissaires, et je crois qu'elles ne suffisent pas à couvrir le coût des ouvrages proposés, parce que je diffère d'opinion avec les commissaires, en quelques points, touchant le mode de construction de ces piles, et cela à cause de l'expérience que j'ai acquise, en rapport avec les piles qu'a fait ériger le ministère, à Laprairie, au Chenal du Moine et à Berthier. Je suis d'opinion que l'on devrait adopter un système de construction plus solide. Quant au mode de construction des estacades, avec leurs attaches aux piles, je le trouve satisfaisant.

Si ces piles et ces estacades doivent être de quelque service, le printemps prochain, il serait très désirable que l'on commençât leur construction immédiatement; pour hâter leur achèvement il faudrait diviser l'ouvrage en plusieurs contrats, soit cinq ou plus.

Si les parties immergées des piles peuvent être construites avant la formation des glaces pour que l'on tende les estacades, et je ne vois pas de raison qui pourrait l'empêcher, la superstructure des piles pourrait être achevée, après la prise du pont de glace et alors il sera beaucoup plus facile d'y transporter les matériaux, surtout le lest.

Je suis monsieur, votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY, *ingénieur en chef.*

ANNEXE No 8.

R A P P O R T

SUR

LE LAC SAINT-JEAN ET SES EMBOUCHURES

PAR

THOMAS GUERIN, INGÉNIEUR CIVIL,

EN

1885-1886

AVEC LES APPRÉCIATIONS DE H. F. PERLEY, L'INGÉNIEUR EN CHEF
DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

ANNEXE No 8.

RAPPORT D'UN EXAMEN DU LAC SAINT-JEAN, PROVINCE DE QUÉBEC,
FAIT DURANT LES ÉTÉS DE 1885 ET 1886.

Réf. n° 76,431.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,

OTAWA, 23 avril 1887.

MONSIEUR,—Je vous transmets, pour l'information de l'honorable ministre, le rapport de M. Thos. Guerin, I. C., sur l'examen du lac Saint-Jean, Québec, qu'il fit en 1886, et qui est la suite du rapport de son exploration de 1885.

M. Guerin décrit les embouchures de ce lac, et les obstructions qui s'y rencontrent celles qui sont naturelles et celles que l'on y a construites, sous forme de barrages, pour les fins du trafic du bois, et il rapporte que les barrages de la Petite-Décharge élèvent le niveau du lac, de cinq pieds de plus que s'ils n'existaient pas.

Les cultivateurs des bords du lac, se plaignent que leurs terres sont constamment inondées durant la crûe des eaux, et qu'ils ne peuvent pas les ensemercer au temps convenable. Ils affirment aussi que dans les années antérieures, le lac n'a pas atteint le niveau élevé d'aujourd'hui, qu'ils attribuent aux barrages de la Petite-Décharge.

On a examiné quelques-uns des terrains inondés, et dans quelques cas, l'on a constaté que leur niveau se trouvait à environ $3\frac{1}{2}$ pieds au-dessous du niveau de l'eau haute du printemps de 1886, que l'on considère comme le niveau ordinaire de l'eau haute du lac.

Comme je l'ai dit plus haut, les barrages causent une élévation permanente de 5 pieds, dans le lac, conséquemment les terrains examinés doivent être couverts de $1\frac{1}{2}$ pied d'eau, tous les printemps. Si l'on enlevait les barrages, il n'y aurait que des crûes excessivement hautes qui pourraient submerger ces terrains.

Depuis quelques années, le ministère a commencé l'élargissement de la Grande-Décharge, afin d'augmenter son débit, mais en considération du volume immense d'eau, comme le dit M. Guerin, qui afflue dans le lac au printemps, il est clair qu'on retirera peu de bénéfices des travaux de la Grande-Décharge, si on ne les fait pas sur une vaste échelle.

Les barrages furent construits pour faciliter le flottage du bois, à une époque, où il y avait peu de colons autour du lac, et où la culture était de peu d'importance; mais depuis, il s'est produit une grande affluence de colons vers cette région, et l'on se demande aujourd'hui, quel est le plus important pour le pays, le commerce de bois, qui existe et n'ajoute rien au développement de la contrée ou, le bien-être et la prospérité d'un peuple, établi autour du lac, et dont les efforts et les labeurs augmentent l'importance de cette partie du Canada.

Il ne me semble pas nécessaire de maintenir ces barrages à leur niveau actuel, et je crois qu'on peut les abaisser, si on ne veut pas les faire disparaître entièrement, de manière à ramener le lac à son niveau original, et à prévenir ainsi les inondations dont on s'est plaint.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY, *ingénieur en chef.*A. GOBEIL, *écr.,*

Secrétaire, ministère des travaux publics.

OTTAWA, 12 avril 1887.

A. H. F. PERLEY, écrivain,

Ingénieur en chef des travaux publics.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant de l'examen que j'ai fait du lac Saint-Jean, pendant la dernière saison :—

EMBOUCHURES DU LAC.

Dans mon rapport de l'examen du lac Saint-Jean, fait en 1885, j'ai dit que le lac avait deux embouchures, la Petite-Décharge et la Grande-Décharge. J'ai décrit la Petite-Décharge comme étant composée de cinq bras, dont quatre et une partie du cinquième étaient traversés par des barrages destinés à faciliter les opérations du commerce de bois. Durant la saison dernière j'ai fait une exploration de cette décharge, dont je vous sou mets le plan, marqué n° 2, qui indique les différents bras et la position des barrages. J'ai aussi préparé des coupes des barrages, que vous trouverez indiquées sur le plan général du lac, marqué n° 1, que je vous sou mets.

La Grande-Décharge commence à la tête des îles qui sont indiquées sur le plan général et entre lesquelles le courant a une vitesse de cinq pieds à la seconde. A une distance d'environ un mille, en aval de la tête de ce courant, la décharge a un lit rétréci de 850 pieds de largeur à l'eau basse, et ici commencent les rapides. A une distance de quelques cents pieds en bas de la tête de ces îles, le chenal s'élargit et renferme d'autres îles. De cet endroit, à environ trois milles, en aval, ce n'est qu'une suite de rapides et d'îles. Ici, le chenal tourne à gauche et forme un coude qu'à l'avenir je désignerai sous le nom de coude de la Grande-Décharge. Il n'est pas nécessaire, pour le présent, de décrire ce chenal plus au long.

TRIBUTAIRES DU LAC.

Ayant terminé l'examen des embouchures du lac, j'ai cherché à connaître la capacité des rivières qui l'alimentent. Celles-ci sont au nombre de onze, dont trois, l'*Ashuapmouhuon*, la *Mistassini* et la *Peribonca*, sont très grandes. Après avoir obtenu des renseignements sur la nature de ces rivières, de personnes qui les ont remontées souvent sur un parcours de plusieurs milles, j'ai appris que leurs lits sont tellement irréguliers et remplis d'îles, qu'il faudrait remonter l'une ou l'autre de ces rivières, sur un parcours de 150 milles ou plus, avant de rencontrer un endroit favorable pour y mesurer sa capacité; ajoutez à ceci, le fait que toutes les branches de ces rivières devraient être mesurées, et nous sommes forcés de conclure que ce travail ne pourrait pas être accompli en moins de trois ou quatre saisons; c'est pourquoi j'ai abandonné l'idée de mesurer les tributaires du lac.

N'ayant pas réussi, malgré mon désir, à obtenir les capacités des rivières alimentant le lac, ce qui aurait beaucoup aidé à résoudre la question des débordements,—il m'a fallu utiliser à cette fin, la superficie du lac, qui, d'après les autorités du ministère des terres de la couronne, à Québec, est de 365 $\frac{4}{10}$ milles carrés.

ÉPOQUES DE L'EAU HAUTE ET DE L'EAU BASSE.

Nous avons placé des échelles d'eau ou indicateurs l'année dernière, à différents endroits, afin de coter les niveaux du lac, à l'eau basse, et subséquemment tous les jours, jusqu'au moment de l'eau haute. D'après les informations que nous avons pu ainsi recueillir, nous pouvons dire que le lac a deux époques d'eau haute et d'eau basse. Le niveau baisse au minimum, vers le 1er avril; il reste en cet état pendant une couple de jours, puis il hausse et se trouve au maximum vers le 12 mai et y reste pendant à peu près un mois. Alors, il baisse jusqu'à ce qu'il atteigne le niveau de l'eau basse vers le 1er septembre, et y reste pendant environ trois semaines, puis il hausse de nouveau jusqu'à ce qu'il atteigne son maximum vers le mi-novembre, et une couple de jours ensuite, il baisse de nouveau jusqu'à son minimum, le ou vers le 1er avril.

NIVEAUX DES TERRAINS INONDÉS ET DE L'EAU HAUTE.

Les cultivateurs établis sur les bords du lac, se plaignent que leurs terres sont toujours inondées, en partie, par l'eau haute du printemps, et qu'en conséquence, ils

ne peuvent les ensemençer au temps convenable. Ils disent qu'autrefois le lac n'atteignait pas le niveau élevé d'aujourd'hui qu'ils attribuent aux barrages, qui traversent les différents bras de la Petite Décharge.

J'ai examiné une partie des terrains inondés, et j'ai constaté dans quelques cas, que leur niveau se trouvait à environ $3\frac{1}{2}$ pieds au-dessous du niveau de l'eau haute du printemps de 1885; les cultivateurs m'ont dit que le niveau de l'eau haute de 1885 correspondait au niveau ordinaire de l'eau haute du lac. Si, donc, l'on réduisait le niveau de l'eau haute du lac, à $3\frac{1}{2}$ pieds, au-dessous de son élévation ordinaire, les cultivateurs pour la plupart, seraient libérés de leur grief actuel; de sorte, que le problème à résoudre, est celui de trouver les moyens qui préviendront le haussement des eaux du lac à plus de $3\frac{1}{2}$ pieds au-dessous du niveau de l'eau haute qu'il atteignit durant le printemps de 1885, et qui, d'après le registre de l'indicateur serait 197.37—3.50=193.87.

Quelle qu'en soit la cause, je ne doute pas que l'eau du lac n'ait jamais atteint, pendant le printemps des années antérieures, un niveau aussi élevé qu'à présent. Les faits suivants nous conduiront à cette conclusion :

Il y a de larges grèves de sable, sur les bords du lac, en divers endroits, à l'eau basse. Sur la grève, à l'embouchure de la rivière Grand-Mont, il y a, gisant dans le sable, des troncs de plusieurs gros arbres, dont les racines sont visibles pendant l'eau basse de l'automne et maintiennent les troncs en place, quoique le sol ait été creusé et enlevé par l'eau fuyante, sur une étendue de plusieurs pieds, au-dessous du corps de chaque arbre, de sorte que pendant l'eau basse le tronc est quelquefois élevé de plus de 3 pieds au-dessus du sol, dans une position verticale, et supporté par un réseau de racines.

Dans un cas, là où il y avait un pin desséché, de 2 pieds de diamètre, occupant la position susdite, j'ai trouvé que le niveau de la fourche, à la naissance des racines, était à 3 pieds au-dessous du niveau de l'eau haute ordinaire. Il s'en suit donc, que, durant la vie de cet arbre, et avant qu'il mourût par suite du défaut de terre autour de ses racines, le niveau du lac n'a pas haussé à plus de 3 pieds au-dessous du niveau de l'eau haute ordinaire, qu'il atteint aujourd'hui.

Ayant ainsi établi le fait, que l'eau du lac atteint maintenant un niveau beaucoup plus élevé qu'antérieurement, nous devons conclure que ce phénomène résulte d'une alimentation plus considérable qu'autrefois, ou d'obstacles qui existent aujourd'hui, mais n'existaient pas à une époque antérieure, pour empêcher le libre écoulement des eaux.

Nous n'avons pas de renseignements sur l'alimentation du lac, antérieurement, et conséquemment, l'examen de la première des causes mentionnées, n'est guère praticable. Relativement à la deuxième des causes que l'on a supposée, il faut dire que les têtes des deux décharges sont composées de roc, de sorte qu'elles n'ont pas été obstruées dernièrement par suite d'accumulation de vase, ou autrement. La seule cause qui doit être examinée est l'obstruction de la Petite Décharge par les barrages, et nous discuterons, au long, cette question, à la fin de ce rapport.

DÉCHARGE ANTÉRIEURE SUPPOSÉE.

J'ai fait un examen du pied du lac, avec l'intention de trouver un endroit favorable pour y pratiquer une décharge additionnelle qui réglerait le débordement. Pendant mes recherches, j'ai trouvé un endroit qui m'a paru être le lit d'une décharge antérieure du lac. J'ai déjà fait allusion à cette localité dans une première communication que je vous ai adressée; depuis cette époque, j'ai fait un examen de la dite localité, j'en ai préparé un plan, marqué n° 3, et une coupe, que je vous soumetts.

Je n'affirmerai pas que cette localité a contenu une embouchure du lac qui est disparue. La description suivante nous permettra de juger cette question.

Sur tout le parcours d'un mille, à partir du lac, les côtes le long de cette localité, sont plus élevées que le niveau ordinaire de l'eau haute, et quoi qu'elles ne s'élèvent, nulle part, à plus de 7 pieds au-dessus de ce niveau, nous y trouvons un marais de plus de 14 pieds de profondeur. Durant le printemps, un petit ruisseau découle de ce marais vers le lac, et à environ trois quarts de mille du lac, il y a un autre ruis-

seau appelé le " Ruisseau-Rouge " qui sort du même marais et se dirige en sens contraire. Ce dernier, coule sans cesse et se déverse dans le coude de la *Grande-Décharge*, après avoir parcouru une distance d'environ trois milles. Les lits de ces ruisseaux, ainsi que celui du marais d'où ils originent, sont bornés par des rochers, et cet espace circonscrit, ressemble tant à une décharge antérieure du lac, que je n'ai pas résisté au désir de l'examiner, afin de m'assurer de la possibilité d'y ouvrir un chenal qui permettrait de régler le débordement du lac.

DIMENSIONS DE LA TRANCHÉE A PRATIQUER DANS CETTE EMOUCHURE POUR ABAISSER LE NIVEAU DE L'EAU HAUTE DU LAC, À $3\frac{1}{2}$ PIEDS PLUS BAS.

Pour utiliser cette localité, afin d'abaisser le niveau de l'eau haute du lac, nous supposons une tranchée qui la traverserait avec une inclinaison d'un pied, par mille, une largeur de 200 pieds, et une profondeur de v pieds, au-dessous du niveau de l'eau haute, en partant du lac. Alors, si l'on applique la formule de Kutter, relativement aux canaux en bon ordre, où le coefficient du frottement n est 0.025 nous aurons, après une légère modification :

$$v = 87.81 \sqrt{r s} \quad \text{et} \quad Q = 1.22 L r^{\frac{3}{2}}$$

Où r = la profondeur moyenne = 9 pieds; s = le sinus de l'inclinaison = $\frac{1}{3280}$; L = la largeur = 200 pieds; v = la vélocité par seconde, et Q = le débit en pieds cubes, par seconde.

Que x indique une hauteur quelconque de l'eau dans le canal; pour la hauteur x nous obtenons $Q = 1.22 L x^{\frac{3}{2}}$; de là nous avons $1.22 L x^{\frac{3}{2}} dx$ = la somme de tous les débits par seconde durant la période dx ; ou, c'est la différentielle de tous les débits par seconde durant l'espace x ; de sorte que $\int 1.22 L x^{\frac{3}{2}} dx$ = la somme même, et comme x est le nombre de ces débits, nous obtenons $Q = 1.22 L \int x^{\frac{3}{2}} dx$

= le débit moyen par seconde durant l'espace x . Intégrant cette expression et mettant x entre les limites 0 et r nous obtenons $Q = 0.488 L r^{\frac{3}{2}}$. Substituant les valeurs de r et L , r étant = à 9 pieds et $L = 200$ pieds, nous obtenons $Q = 0.488 \times 200 \times 9^{\frac{3}{2}} = 2,635$ pieds cubes. Ce calcul représente le débit moyen par seconde, à travers la tranchée, depuis le moment où l'eau du lac commence à y entrer, jusqu'à ce qu'il atteigne le niveau de l'eau haute.

Le 27 avril 1886, d'après le registre de l'indicateur, l'élévation du lac était à 184.85; le 28, elle était à 186.65 et le 12 mai, à 194.83; de sorte que le 27 avril, le niveau du lac était à 9.93 pieds au-dessous du niveau de l'eau haute et si la tranchée eut existé alors, l'eau aurait commencé à s'y engager à quelque moment de ce jour. L'eau ayant atteint son niveau maximum le 12 mai, il a donc fallu, du 27 avril au 12 mai pour qu'elle s'élevât de 9.98 pieds. Ce qui correspond à 15 jours ou à 1,296,000 secondes, qui, multipliées par le débit moyen, donneront la quantité entière d'eau, qui s'écoulera par la tranchée pendant ce laps de temps, ou $1,296,000 \times 2,635 = 3,414,960,000$ pieds cubes. La superficie du lac est de $365\frac{4}{7}$ milles carrés, ou de 10,186,767,360 pieds carrés, en sorte que nous avons $\frac{3,414,960,000}{10,186,767,360} = 0.337$ pied ou = 4

pouces.

Pour cette raison, si l'on faisait dans cet ancien chenal, une tranchée partant du lac, de 200 pieds de largeur, dont le fond à son point de départ, serait à 9 pieds au-dessous du niveau de l'eau haute ordinaire, avec une inclinaison d'un pied dans un mille, elle ne pourrait réduire le niveau du lac, que de 4 pouces au dessous du niveau ordinaire de l'eau haute.

Comme le débit par une telle tranchée varierait suivant la largeur et la racine carrée de l'inclinaison, il est manifesté que si nous tentons d'abaisser le niveau du lac à $3\frac{1}{2}$ pieds au dessous du niveau de l'eau haute, en utilisant cet ancien chenal, nous aurons à y pratiquer une tranchée dont la base sera $9 + 3\frac{1}{2}$ pieds au-dessous du

niveau de l'eau haute avec une largeur de 700 pieds et une inclinaison de 9 pieds au mille, ce qui nécessiterait une excavation contenant plusieurs millions de verges cubes de déblais.

Ayant entièrement examiné les rives de l'extrémité d'aval du lac, je conclus qu'il n'y a pas de localité, en dehors des lits des embouchures actuelles, où nous pourrions établir un chenal pour abaisser le niveau des eaux hautes du lac, aux limites désirées, sans dépasser les bornes d'une dépense raisonnable.

EFFETS DES BARRAGES DE LA PETITE-DÉCHARGE.

Les lits des embouchures où sont construits les barrages de la Petite-Décharge sont très inégaux, et conviennent à la formule de Kutter, 3^e classe, où l'on suppose que le lit du chenal est composé de gros cailloux et le coefficient du frottement $n=0.035$. D'après une légère modification de cette formule nous aurons

$Q = Lr \times 61.05 \sqrt{rs} = 61.05 L r^{\frac{3}{2}} \sqrt{s}$, où Q = le débit en pieds cubes, par seconde ; L = la largeur du chenal ; r = la profondeur moyenne et s = le sinus de l'inclinaison.

La déclivité de la Petite-Décharge est de 18 pieds, en nombres ronds ; elle diminue de quelque peu à l'eau haute et augmente à l'eau basse.* Ces débouchés ont une

longueur d'un mille environ chacun ; de sorte que $\sqrt{s} = 0.058$ et $Q = 3.541 L r^{\frac{3}{2}}$.

Que x = une hauteur quelconque de l'eau dans le débouché et nous obtenons pour

la hauteur x : $Q = 3.541 L x^{\frac{3}{2}}$. Et $3.541 L x^{\frac{3}{2}} dx$ = la somme du débit par seconde tandis que l'eau hausse dans l'espace dx ; ou, c'est la différentielle du montant de tous les débits, par seconde, durant le haussement de l'eau dans l'espace x . D'où

$\int 3.541 L x^{\frac{3}{2}} dx$ = la somme même, et comme x est le nombre de ces débits, nous obtenons $Q = 3.541 L \int x^{\frac{3}{2}} dx$

$\frac{\quad}{x}$ = le débit moyen, par seconde, durant le haussement du

lac dans l'espace x .

En intégrant cette expression entre les limites 0 (zéro) et r nous obtenons.

$$Q = 1.416 L r^{\frac{3}{2}}$$

Ce calcul représente la décharge moyenne par seconde, qui, multipliée par la durée du haussement de l'eau, donnera la quantité entière qui s'écoulerait par chaque décharge durant la période de temps que durerait le haussement de l'eau jusqu'à la hauteur r si le barrage n'existait pas. Dans le cas actuel, si L représente la largeur d'une des passes, ou la longueur d'un des barrages, et r la hauteur, alors Q multiplié par la durée du haussement, dans l'espace r , représentera la quantité d'eau que le barrage refoule dans le lac.

En examinant les sections de ces barrages, on pourra constater que le barrage n^o 1 occupe une étendue de 1,552 pieds carrés et que son sommet est à 197.37 d'élévation. L'élévation du sommet du barrage dépasse ce chiffre, mais comme elle n'est pas effective, au-dessus du niveau de l'eau haute, nous disons pour cela que l'élévation du barrage correspond à celle de l'eau haute. Le fond du barrage est à une élévation de 183.37 ; sa hauteur r est de 14.00 pieds ; sa largeur L est de 121.00 pieds. Le débit moyen (à travers le chenal qu'il occupe, d'après la formule susdite sera $Q = 8,975.10$ pieds cubes, par seconde.

Lorsqu'on examine le registre de l'indicateur, nous trouvons que le 26 avril, l'élévation du lac était à 183.37 et que le 12 mai il avait atteint son niveau maximum ; de sorte qu'il a fallu une période de 17 jours pour que le lac s'élève du fond au sommet du barrage, ce qui correspond à 1,468,800 secondes ; or $8,975.10 \times 1,468,800 = 13,182,628,880$ pieds cubes, qui représentent la quantité entière de l'eau que ce barrage fait refouler dans le lac.

Le tableau suivant peut être facilement étudié :

N° du barrage.	Superficie.	Elév. sommet.	Elév. fond.	Hauteur r	Largeur L .	Débit Q .
1.....	1,552	197·37	183·37	14·00	121·00	8,975·10
2.....	660	197·10	189·37	7·73	94·50	2,875·80
3.....	820 90	197·10	181·41	15·69	69·00	5,280·20
4.....	1,618·80	194·44	180·47	13·97	125·00	9,242·00
5.....	1,441·16	194·59	186·00	8·59	184·00	6,559·50

DURÉE du haussement de l'eau, du fond au sommet du barrage, d'après le registre de l'indicateur :

N° du barrage.	L'eau atteint le fond.	L'eau atteint le sommet.	Durée du haussement.	Secondes.
1.....	26 avril.....	12 mai.....	17 jours.....	1,468,800
2.....	29 do.....	12 do.....	14 do.....	1,209,600
3.....	24 do.....	12 do.....	19 do.....	1,641,600
4.....	23 do.....	12 do.....	20 do.....	1,728,000
5.....	28 do.....	12 do.....	15 do.....	1,296,000

QUANTITÉ d'eau retenue par chaque barrage :

No.	Débit.	Durée du haussement.	Quantité d'eau retenue.
No. 1.....	8,975·10	× 1,468,800	= 13,182,626,880 pieds cubés.
" 2.....	2,875·80	× 1,209,600	= 3,478,567,680 do
" 3.....	5,280·20	× 1,641,600	= 8,667,976,320 do
" 4.....	9,252·00	× 1,728,000	= 15,970,176,000 do
" 5.....	6,559 50	× 1,296,000	= 8,501,112,000 do
Total.....			<u>49,800,458,880 do</u>

L'étendue du lac est de $365 \frac{4}{10}$ milles carrés = 10,186,767,630 pieds carrés. Si ce chiffre sert de diviseur au total ci-dessus qui exprime la quantité d'eau accumulée dans le lac à cause de ces barrages, nous obtenons

$$\frac{49,800,458,880}{10,186,767,630} = 4 \text{ 90 feet.}$$

Donc, le lac s'élève de $4 \frac{9}{10}$ pieds au-dessus du niveau ordinaire de l'eau haute, par suite de l'existence des barrages.

BARRAGE N° 6, À LA GLISSOIRE DE SAINT-JOSEPH D'ALMA.

Outre les cinq barrages sus-nommés il y en a un autre à la tête de la glissoire de Saint-Joseph d'Alma, sur la Petite-Décharge. Ce barrage est situé à plusieurs milles en aval du lac et se trouve à environ 20 pieds au-dessous de son niveau. Il n'affecte pas le niveau du lac, mais un fermier du nom d'Alexis Tremblay, de l'île d'Alma, se plaint, que ce barrage refoule les eaux de la Petite-Décharge qui inondent sa terre. Lorsque je suis allé faire l'examen de cette localité, la crête du barrage était couverte d'une couche d'eau de 30 pouces.

Il n'y a pas de doute que ce barrage refoule l'eau de la Petite-Décharge, et élève son niveau, mais jusqu'à quelles limites M. Tremblay peut-il réclamer des dommages, il est difficile de le dire, sans connaître le niveau de l'eau haute de la localité avant la construction du barrage ou avant que M. Tremblay possédât sa ferme. Nous n'avons pas de renseignements certains pour nous guider maintenant à ce sujet; mais il est manifeste que le montant des dommages doit être peu élevé, puisque la

terre descend en pente vers la rivière, à raison d'un pied dans seize, de sorte qu'une élévation de 10 pieds dans le chenal de la Petite-Décharge couvrirait seulement une lisière de 160 pieds sur les confins de l'extrémité de sa terre.

Cette lisière de terre de 160 pieds, est de bonne qualité; une autre petite portion au bout de sa terre est plus basse et recouverte de saules.

SONDAGES DU LAC.

Vous verrez par le présent rapport que j'ai fait l'examen de tous les sujets que vous aviez énumérés dans vos instructions, excepté les sondages du lac. Je ne pouvais faire ces sondages avec sûreté, en me servant du bateau qui était à ma disposition. En vérité, il n'aurait pas été sûr de faire ces sondages avec un petit bateau, car la surface de l'eau est quelquefois si agitée que les petites embarcations peuvent y couler; de plus, il s'élève sur le lac, en moins d'une demi-heure, des coups de vents qui soulèvent les vagues jusqu'à plus de sept pieds de hauteur. Une fois, moi et mes hommes, nous avons échappé difficilement à une de ces rafales; nous étions à 800 pieds au large du rivage, alors, et nous eûmes à peine le temps de nous mettre en sûreté.

Le temps le plus propice pour sonder le lac, serait en hiver, parce qu'à cette époque on peut faire les sondages avec plus de précision et sans exposer la vie des sondeurs.

Beaucoup de colons sont aujourd'hui établis sur les bords du lac, dont plusieurs semblent bien réussir. Ils anticipent un grand accroissement de prospérité avec l'achèvement du chemin de fer, dont ils attendent la réalisation dans le cours de cette année.

Respectueusement soumis,

THOS. GUERIN,

Ingénieur, ministère des travaux publics.

HENRY F. PERLEY, ingénieur en chef, travaux publics.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,

OTTAWA, 29 avril 1886.

MONSIEUR,—Suivant vos instructions, je me suis rendu au lac Saint-Jean afin de rechercher les moyens d'amoinrir l'étendue de son débordement durant l'eau haute, et aussi de rechercher les meilleures dispositions à prendre pour en faciliter la navigation, en mesurant sa profondeur, à certains endroits, afin de choisir les lieux les plus favorables pour des havres et des jetées.

Je suis arrivé au lac le 26 août, et j'ai de suite cherché d'obtenir les renseignements nécessaires pour me guider dans les études à faire au sujet de son débordement. J'ai fixé une échelle d'eau ou un indicateur au pont de la Belle Rivière, et j'en ai planté une autre près de l'embouchure de la rivière Grand-Mont. J'ai ensuite entrepris l'examen des décharges du lac et de ses tributaires.

EMBOUCHURES DU LAC.

Le lac se décharge par deux débouchés que l'on appelle la "Petite-Décharge" et la "Grande-Décharge." Ces deux embouchures se réunissent à environ dix milles en bas du lac et forment la rivière Saguenay.

PETITE DÉCHARGE.

La Petite-Décharge comprenait autrefois, cinq branches, dont quatre et une partie de la cinquième ont été fermées par des barrages. Le nom de "Petite-Décharge" s'applique à la cinquième de ces branches.

À partir du lac, elle constitue un rapide continu sur une distance d'environ 500 verges. À l'extrémité de ce rapide, existe une petite baie d'eau presque dormante et sur une distance d'environ $1\frac{3}{4}$ mille, le courant est très lent jusqu'à ce qu'on atteigne un autre rapide. La déclivité du premier rapide était de 18.60 pieds. Les branches qui sont fermées par des barrages aboutissent à la baie d'eau dormante. J'ai pris des

sections de ces barrages, que je vous transmettrai avec mon rapport général, après l'achèvement de l'exploration.

Pendant l'eau basse de l'automne, le débit est de 2,000 pieds cubes par seconde, et à l'eau haute il est de 5,700 pieds cubes par seconde.

GRANDE-DÉCHARGE.

La Grande-Décharge est la principale embouchure du lac Saint-Jean. A l'eau basse en automne, son débit est de 52,300 pieds cubes par seconde, et à l'eau haute, de 149,600 pieds cubes par seconde.

TRIBUTAIRES DU LAC.

Onze rivières, paraît-il, concourent à l'alimentation du lac, dont trois, l'*Ashuapmouchuan*, la *Mistassini* et la *Péribonca*, ont des proportions gigantesques. Lorsque l'on considère que nonobstant l'étendue de 365 milles carrés du lac et son débit à l'eau haute de 153,300 pieds cubes par seconde, son niveau s'élève encore de 14 pieds pendant quelques semaines, nous pouvons alors imaginer le volume immense d'eau qui doit s'y déverser.

L'avancement de la saison, ainsi qu'un personnel insuffisant, ne m'ont pas permis d'entreprendre le mesurage de ces rivières.

EAU HAUTE ET EAU BASSE.

Le premier point de repère fut marqué sur le pont de la Belle-Rivière dont on adopta l'élévation à 200 pieds au dessus du plan de comparaison. Suivant ce plan, l'élévation de l'eau haute, telle qu'indiquée par les cultivateurs de l'endroit et par les débris gisant sur la grève, était à 197.37 pieds. D'après le registre des indicateurs, le niveau du lac cessa de baisser le 1er septembre et resta stationnaire jusqu'au 20 du même mois. Son niveau était alors à 182.53, de sorte que le baissement du lac, depuis l'eau haute du printemps jusqu'à l'eau basse de l'automne, a été de 14.84 pieds.

ANCIEN CHENAL.

Partant de la Grande-Décharge et suivant le côté est du lac jusqu'au point où commence le courant, la côte est composée de roc sur le parcours d'un mille, puis le rivage devient sablonneux sur le parcours de plus d'un autre mille, où se présente le lit d'un petit ruisseau que j'ai remonté jusqu'à sa source, dans un marais, dont le niveau était à 1 pied au dessous de celui de l'eau haute.

Ce marais se dirigeait vers la Grande-Décharge avec laquelle il communiquait par un ruisseau de 60 à 70 pieds de largeur. Une perche de 7 pieds de longueur n'atteignit pas le fond du marais à la tête du ruisseau.

Cette localité serait très favorable à l'excavation d'une tranchée pour décharger le lac. J'y aurais fait une course, si la saison n'eût pas été aussi avancée, mais pour faciliter des examens ultérieurs, j'ai marqué un point de repère sur la souche d'un merisier d'environ 6 pouces de diamètre, et 4 pieds de hauteur, près de l'embouchure du premier ruisseau que j'ai mentionné, et à une élévation de 204.42 pieds.

Pour faciliter les explorations futures du lac, j'ai établi des repères aux embouchures de toutes les rivières qui s'y jettent, ainsi qu'à la tête de la Grande et de la Petite-Décharge. La liste suivante, indique la description et l'élévation de ces points de repères.

REPÈRES.

Belle-Rivière.

	Elévations. Pieds.
Repère n° 1.—Sur l'extrémité d'une poutre sur la pile centrale du pont	200.00

Belle-Rivière.

Repère A.—Sur l'allège de la fenêtre de la maison de Harvey au bout nord du pont.....	211.10
---	--------

Rivière Grand-Mont.

R. 2.—Sur un gros cèdre à la pointe de la rive droite à l'embouchure de la rivière.....	192.95
<i>Rivière Koushpaganish.</i>	
R. 3.—Sur l'allège de la fenêtre de la maison de Fortin, rive droite de la rivière.....	224.41
<i>Rivière Métabetchouan.</i>	
R. 4.—Sur une poutre près de la porte du magasin de Price, rive gauche de la rivière.....	201.70
<i>Rivière Ouiatchouan.</i>	
R. 5.—Sur la souche d'un petit peuplier à environ 200 pieds en montant la rivière, rive droite.....	210.02
<i>Rivière Ouiatchouanish.</i>	
R. 6.—Sur une poutre des fondations du moulin de Tremblay, près du coin, extrémité sud.....	205.57
<i>Rivière aux Iroquois.</i>	
R. 7.—Sur la souche d'un petit peuplier, à 270 pieds de la rivière, rive droite, à un demi-mille du lac.....	199.06
<i>Rivière Ashuapmouchuan.</i>	
R. 8.—Sur une poutre de la façade de la maison de Normandin, rive droite de la rivière.....	206.59
<i>Rivière Mistassini.</i>	
R. 9.—Sur la souche d'un petit peuplier sur le bord d'un petit ravin.....	202.88
<i>Rivière Péribonca.</i>	
R. 10.—Sur une épinette sur la rive droite d'un ruisseau, à environ un mille en aval du pied de l'île, à l'entrée de la rivière.....	198.86
<i>Rivière aux Cochons.</i>	
R. E.—Sur une épinette sur la rive gauche de la rivière, à 30 pieds du bord de l'eau.....	197.71
<i>Ancien chenal ou tranchée proposée.</i>	
R. 11.—Sur la souche d'un merisier de 4 pieds de hauteur, à 60 pieds au sud du ruisseau qui sort du marais.....	204.42
<i>Grande-Décharge.</i>	
R. 12.—Sur un merisier à 50 pieds de la grange, près du bureau des travaux.....	211.35
<i>Petite-Décharge.</i>	
R. 13.—Sur un merisier à 100 pieds en amont du barrage, rive gauche.....	191.42
<i>Petite-Décharge.</i>	
R. 14.—Sur la souche d'un petit pin, à 25 pieds en aval du barrage, rive gauche.....	200.51

Le personnel insuffisant qui était à ma disposition, et l'avancement de la saison lors de mon arrivée au lac, ainsi que les vents forts continus et la pluie, durant le séjour que j'y ai fait, m'ont empêché d'exécuter certains travaux nécessaires que des circonstances plus favorables m'auraient permis de faire.

La surface du lac fut tellement agitée qu'on n'aurait pu prendre des sondages avec d'autre embarcation qu'un vapeur. En vérité, aucun petit vaisseau n'aurait résisté aux vagues durant la grande partie du temps que j'y ai travaillé. Les mois

de septembre et d'octobre ne sont pas favorables, nulle part, à la navigation à voile ou autrement. Ces mois constituent la période des tempêtes des équinoxes, qui cette année n'ont pas épargné le lac Saint-Jean.

AUTRES EXAMENS À FAIRE.

En outre des travaux de l'année dernière, il est nécessaire de prendre des sondages aux embouchures des rivières qui se jettent dans le lac. Il faudra de plus, faire un relevé des passes de la Petite-Décharge, et du marais auquel on a fait allusion. L'on pourra ensuite résoudre la question du débordement, même si l'on ne réussit pas à connaître la quantité d'eau fournie par les tributaires du lac.

Respectueusement soumis,

THOS. GUERIN,

Ingénieur, ministère des travaux publics.

HENRY F. PERLEY,
Ingénieur en chef,
Ministère des travaux publics.

ANNEXE No 9.

RAPPORT

SUR

L'APPROFONDISSEMENT DU CHENAL

ENTRE

MONTRÉAL ET QUÉBEC,

PAR LES

COMMISSAIRES DU PORT DE MONTRÉAL.

 ANNEXE No

 RAPPORT DE LA COMMISSION DU PORT DE MONTRÉAL SUR L'APPROFONDISSEMENT DU CHENAL ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC.

 COMMISSION DU PORT DE MONTRÉAL,
 BUREAU DU SECRÉTAIRE,

MONTRÉAL, 24 septembre 1887.

MONSIEUR,—En conformité de la demande que vous avez faite dans votre lettre du 30 juin dernier, j'ai l'honneur de vous adresser le rapport de notre ingénieur en chef sur l'approfondissement du chenal du Saint-Laurent entre Montréal et Québec, pour l'exercice terminé le 30 juin 1887. J'ajouterai que l'original du rapport de M. Kennedy a été collationné avec soin avec la copie mécanographique, et que cette dernière est une copie conforme.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ALEXANDER ROBERTSON,

Secrétaire.

M. ANTOINE GOBEIL,

 Secrétaire du département des travaux publics.

 COMMISSION DU PORT DE MONTRÉAL,
 BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,

MONTRÉAL, 20 septembre 1887.

CHER MONSIEUR,—En conformité de la demande du secrétaire des travaux publics, j'ai l'honneur de présenter le rapport suivant sur les travaux d'approfondissement du chenal du Saint-Laurent, entre Montréal et Québec, pour l'exercice terminé le 30 juin 1887.

Il s'agit de porter la profondeur du chenal des bâtiments à eau basse à 27½ pieds au lieu de 25 pieds comme elle est aujourd'hui. La largeur du chenal restera la même, savoir, 300 pieds dans les endroits sans courbes, et 450 pieds là où il y a des détours et où il y a besoin d'une plus grande largeur.

A l'ouverture de l'exercice, les travaux se poursuivaient sur plusieurs endroits entre le cap Charles et Montréal, avec le dragueur et les allées de la commission ; et ils ont continué pendant tout l'exercice à l'exception de la saison d'hiver.

Suivent les principaux détails des travaux accomplis dans le cours de l'exercice, ainsi que des prix de revient de ce qui était fait à la clôture de la saison de navigation 1886.

CAP CHARLES.

Le creusage du chenal à travers la principale batture, qui est en schiste, a été continué avec un dragueur et un monte-pierre, depuis le commencement de l'exercice jusqu'au 18 novembre 1886. L'ouvrage a été repris au milieu de mai 1887 et continué avec un ou deux dragueurs et un monte-pierre jusqu'au 19 juin, date à laquelle le

[1887]

creusage de la batture principale était à peu près fini jusqu'à une profondeur de 26 pieds aux plus basses eaux et de $27\frac{1}{2}$ à la mi-marée pendant les petites mers.

Les dragueurs ont enlevé dans le cours de l'exercice 61,065 verges cubes de déblais, mesurés au chaland, qui ont coûté $33\frac{1}{2}$ centins la verge, et les monte-pierre 4,720 verges cubes qui ont coûté 65 centins la verge.

POUILLIER RAYER.

On a tenu un dragueur à l'œuvre pendant la plus grande partie de l'automne, et un dragueur et un monte-pierre pendant la première partie de cet été. A la fin de l'exercice toute la batture principale avait été creusée jusqu'à une profondeur de 26 pieds aux plus basses eaux. Il reste à creuser les bords des battures qui réunissent la batture principale à celles du Cap-Charles et du Cap-à-la-Roche.

Les dragueurs ont enlevé dans le cours de l'exercice 14,392 verges cubes de tu avec plusieurs cailloux, qui ont coûté \$1.10 la verge; les monte-pierre ont enlevé 1,014 verges cubes de gros cailloux au prix de 72 centins la verge.

CAP-À-LA-ROCHE.

Le creusage du chenal à travers la batture, qui est en schiste, a été poursuivi durant les saisons de navigation à l'aide d'un dragueur qui a été aidé d'un second au printemps, et de temps à autre d'un monte-pierre.

Quantité enlevée, 89,313 verges cubes à $29\frac{1}{2}$ centins la verge.

CAP LEVRAUT ET TRAVERSE DE BATISCAN.

Les travaux étaient en voie de construction au commencement de l'exercice et ont été continués jusqu'au milieu de septembre avec un dragueur et un monte-pierre.

Quantité draguée, 37,530 verges cubes; cailloux enlevés par le monte-pierre, 543 verges cubes; coût moyen, $22\frac{1}{2}$ centins la verge.

POINTE CITRONILLE.

Une batture étroite en sable, s'étendant en travers du chenal, a été creusé jusqu'à $27\frac{1}{2}$ pieds aux plus basses eaux, dans le cours de l'été dernier.

Quantité enlevée 23,861 verges cubes, revenant à $19\frac{1}{2}$ centins la verge.

CHAMPLAIN.

Les travaux ont été commencés avec un dragueur de bonne heure en juin 1887, et se poursuivaient à la fin de l'exercice. Quantité draguée 4,010 verges cubes.

BÉCANCOUR.

Un des dragueurs à cuiller, du port de Montréal, a été employé environ trois mois de l'été dernier à couper une petite batture dure au détour du chenal. Quantité enlevée 10,676 verges cubes.

PORT SAINT-FRANÇOIS.

Des battures de peu d'étendue consistant en cailloux et en argile dure ont été creusées l'automne dernier au moyen de dragueurs et de monte-pierre. Quantité enlevée, 9,704 verges cubes revenant à $37\frac{1}{2}$ centins la verge.

LAC SAINT-PIERRE (Y COMPRIS LA TRAVERSE DE NICOLET).

Deux dragueurs ont été employés aux travaux pendant toute la saison de la navigation. Quantité draguée, 727,200 verges, revenant au prix remarquablement bas de $2\frac{9}{10}$ centins par verge.

STONE ISLAND ET ILE-DE-GRACE.

Dans l'automne de 1886 on a porté le chenal à une profondeur de $27\frac{1}{2}$ pieds à eau basse sur un parcours de 7,000 pieds. Quantité enlevée, 98,430 verges cubes, revenant à 9 centins la verge.

CHENAL DE CONTRECŒUR.

Un, deux et quelquefois trois dragueurs ont été employés dans le cours de l'été et de l'automne, et un au commencement de la présente saison, aux travaux d'approfondissement, qui sont presque terminés à l'heure qu'il est. Quantité enlevée, 115,245 verges cubes, revenant à 18 centins la verge.

VARENNES.

Du milieu d'octobre à la fin de la saison, un dragueur a été employé à l'approfondissement. Quantité enlevée, 92,310 verges cubes, revenant à $5\frac{1}{2}$ centins la verge.

POINTE-AUX-TREMBLES (EN HAUT).

Deux dragueurs ont été employés une partie de l'automne dernier, et ont enlevé 46,020 verges cubes, en partie du roc, revenant à $12\frac{1}{2}$ centins la verge.

MONTRÉAL.

De petites battures dures et de petits bancs de cailloux ont été enlevés du chenal principal des bâtiments dans le port. Quantité draguée 4,298 verges cubes.

Il a été dragué en tout dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1887, 1,341,486 verges cubes. L'année dernière le chiffre était de 1,790,431 verges cubes.

Le matériel flottant employé à ces travaux dans le cours du dernier exercice consiste en sept dragueurs à godets, deux dragueurs à cuiller, deux monte-pierre, huit ou neuf remorqueurs à hélice, cinq barges employées au service du combustible et comme ateliers de forge, seize maries-salopes et quatre chalans. Sur les sept dragueurs, trois sont pour les fouilles en terre et ont des godets de 4, 16 et 28 pieds cubes de capacité, un peut creuser également dans la terre ou dans le roc et a des godets de 16 pieds cubes de capacité, un est pour le roc et a des godets pouvant contenir 4 pieds cubes de déblais, tandis que les deux autres, qui sont aussi pour le roc, ont des godets de $6\frac{1}{2}$ pieds cubes de capacité.

Respectueusement à vous,

JOHN KENNEDY,

Ingénieur en chef.

M. ALEXANDER ROBERTSON,
Secrétaire, etc.

ANNEXE No 10.

AMÉLIORATIONS DU PORT DE QUÉBEC.

RAPPORTS SUR L'ÉTAT DES TRAVAUX DU TERRE-PLEIN ET DES
BASSINS PRINCESSE LOUISE, RIVIÈRE SAINT-CHARLES,
ET DU BASSIN DE RADOUB DE LÉVIS,

PAR

LES COMMISSAIRES DU PORT DE QUÉBEC.

ANNEXE No 10.

TRAVAUX DU PORT DE QUÉBEC.—RIVIÈRE SAINT-CHARLES ET BASSIN
DE RADOUB DE LÉVIS.

N° de renvoi, 83,703.

BUREAU DE LA COMMISSION DU PORT,
QUÉBEC, 24 NOVEMBRE 1887.

MONSIEUR,—En conformité de la demande faite dans votre lettre du 30 juin dernier, j'ai l'honneur de vous adresser ci-inclus le rapport de l'ingénieur en chef sur les travaux du port pour le dernier exercice.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. H. VERRET,
Secrétaire-trésorier.

M. A. GOBEL,
Secrétaire du département des travaux publics.
Ottawa.

OTTAWA, 21 novembre 1887.

MONSIEUR,—Je vous adresse, pour les commissaires, le rapport suivant sur les travaux exécutés sous mon contrôle pour la commission à Québec dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1887.

BASSIN LOUISE.

On a obtenu dans la partie extérieure du bassin ou l'avant-port de toute marée, une profondeur de 25 pieds à marée basse, et le creusement du bassin de flot, à l'intérieur, était avancé à la fin de l'exercice. La maçonnerie du mur transversal entre le terre-plein et l'entrée du bassin a été terminée, et une partie de ce mur comprenant les pertuis a été en partie construite. L'entreprise de la construction des vannes, au nombre de sept, a été donnée à M. F. X. Drolet, de Québec, dont l'ouvrage est jusqu'à présent satisfaisant.

Le bois des portes-busquées de l'entrée est arrivé, et on est à le préparer. Dans le cours de l'exercice il a été passé un contrat pour la construction d'un mur imperméable et d'un déchargeoir le long des rues Saint-André et Leadenhall, du côté sud du bassin de flot, et à la fin de l'exercice les travaux n'avaient fait que commencer.

BASSIN DE RADOUB DE LÉVIS.

J'ai à rapporter que ce bassin est terminé, et son utilisation pour la réception de navires à radouber est maintenant commencée.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY,
Ingénieur en chef.

M. A. H. VERRET,
Secrétaire-trésorier de la commission du port, Québec.

ANNEXE No 11.

RAPPORT

SUR LES

GLISSOIRES ET LES ESTACADES DU DISTRICT DU SAGUENAY

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1887

PAR

HENRY F. PERLEY, INGÉNIEUR EN CHEF

ET

JOSEPH ROSA, SURINTENDANT.

ANNEXE No II.

GLISSOIRES, ESTACADES, ETC.—DISTRICT DU SAGUENAY.

N° du renvoi, 82,928.

MONSIEUR,—Je vous adresse ci-joint le rapport de M. Joseph Rosa, ingénieur adjoint, sur la glissoire du Saguenay, pour l'exercice terminé le 30 juin 1887.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY,

Ingénieur en chef.

M. A. GOBEL,

Secrétaire du département des travaux publics.

QUÉBEC, 1er décembre 1887.

MONSIEUR,— Dans le cours de l'exercice on a reconstruit une nouvelle longueur de 526 pieds de la glissoire et à peu près reconstruit 500 pieds de plus.

On a fait aux estacades, aux barrages et aux caissons d'amarrage, les réparations ordinaires.

Dans le cours de l'exercice 26,500 billots, de 13 à 25 pieds de longueur, ont passé par la glissoire.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOSEPH ROSA,

Surintendant.

M. HENRY F. PERLEY,

Ingénieur en chef du département des travaux publics.

ANNEXE No 12.

RAPPORT

SUR LES

GLISSOIRS ET ESTACADES — REGION DU SAINT-MAURICE,

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1887,

PAR

HENRY F. PERLEY, Ingénieur-èn-chef

ET

CHAS. LAJOIE, Surintendant.

 ANNEXE No 12.

 GLISSOIRES ET ESTACADES—RÉGION DU SAINT-MAURICE.

N° de renvoi 80,335.

 BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
 OTTAWA, 31 août 1887.

MONSIEUR,—Je vous transmets ci-inclus un rapport de M. C. Lajoie, surintendant des glissoires et estacades de la région du Saint-Maurice, sur les constructions dont il a la surveillance, pour l'exercice terminé le 30 juin 1887.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

 HENRY F. PERLEY,
Ingénieur en chef.

 A. GOBEL, écr.,
 Secrétaire du département des travaux publics.

 BUREAU DES TRAVAUX DU ST. MAURICE,
 TROIS-RIVIÈRES, 6 juillet 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre pour l'information de l'honorable ministre des travaux publics, mon rapport sur les travaux sous ma surveillance, pour l'année fiscale expirée le 30 juin dernier.

L'excessive hauteur de l'eau ce printemps a causé des dommages assez considérable à nos estacades, les estimés vous en ont été transmis. Il n'y a pas eu de perte de bois considérable, mais il a fallu beaucoup de travail et un surcroît de dépenses pour en éviter de plus grandes.

Le flottage se fait difficilement; une partie du bois est arrivée à destination, une autre partie est en chemin, et il en restera une assez grande quantité, paraît-il, dans les tributaires jusqu'au printemps prochain.

Montant dépensé pour entretien	\$16,929 31	
do do réparation.....	4,741 49	
		\$21,670 80
Montant de l'octroi pour entretien	\$15,000 00	
do do réparation.....	6,500 00	
		\$21,500 00
Surplus de dépense.....	\$	<u>170 80</u>

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très humble serviteur,

 CHARLES LAJOIE,
Surintendant.

 H. F. PERLEY, écr.,
 Ingénieur en chef, département des travaux publics.

Les dépenses de réparations ont été faites aux diverses stations comme suit :

ENTRÉE DU SIANT MAURICE.

Pilier n° 1.—25 pieds par 17=500 pieds de bois renouvelés ; 1 poteau. Lambrissé sur trois faces de six pieds de hauteur en madriers de trois pouces en pin.

Pilier n° 1½.—15 pieds par 18=300 pieds de bois renouvelés. Lambrissé sur trois faces de six pieds de hauteur en madriers de trois pouces en pin.

Piliers n° 8, 9 et 10.—Renouvelés, de 15 pieds de hauteur sur 15 pieds carrés, avec un lambrissage en madriers de trois pouces en pin.

Pilier n° 11.—1 poteau.

Pilier n° 17.—Lambrissé sur les quatre coins avec du bois de six pouces d'épaisseur et dix défenses de 15 pieds et 24 verges de pierre sur le devant.

Pilier n° 18.—18 pieds carrés, renouvelé, de 8 pieds de hauteur ; lambrissé sur les quatre coins avec du bois de six pouces et 14 défenses de 15 pieds et 24 verges de pierre sur le devant.

Pilier n° 19.—18 pieds carrés ; lambrissé sur les 4 coins, 6 défenses et 24 verges de pierre.

Pilier n° 20.—Lambrissé sur une face de 15 pieds carrés et deux défenses de 15 pieds.

Pilier n° 31.—Pour remédier à l'affouillement, 25 verges de pierre.

Pilier n° 32.—Pour remédier à l'affouillement, 50 verges de pierre et fascines.

Pilier n° 36.—24 pieds carrés, renouvelé ; lambrissé en madriers ; 16 défenses et 2 poteaux.

Pilier n° 37.—24 pieds carrés, renouvelé ; lambrissé en madriers et 15 défenses.

Pilier n° 38.—31 x 25, renouvelé. Lambrissé en madriers et 16 défenses.

Pilier n° 39.—31, x 29 renouvelé. Lambrissé en madriers et 16 défenses.

Pilier n° 40.—24 x 20, renouvelé. Lambrissé sur trois faces en madriers de trois pouces, en bois de six pouces sur l'autre côté. 12 défenses et 2 poteaux.

Pilier n° 41½.—30 x 22, renouvelé avec glacis ; lambrissé sur deux faces avec un recouvrement de 27 pieds.

Pilier n° 42.—30 x 15, renouvelé avec glacis ; lambrissé sur 2 faces avec recouvrement de 28 pieds.

Pilier n° 43.—40 x 10, renouvelé avec un lambrissage et 25 verges en pierre. Quatre piles pour poteaux d'amarrage ; vingt verges de pierre comme protection pour chaque pile. 1,500 pieds d'estacade couvertes en madriers de trois pouces, de 4½ pieds de largeur.

EXTRA.

Pour tendre l'estacade entre les deux piles ; 2 anores de 2,500 livres ; un quai flottant de 48 pieds sur 16 ; 14,433 livres de chaînes.

SHAWINIGAN.

Pilier n° 1.—Reconstruire la pile qui protège la tête de la glissoire avec un garde-fous autour de la pile.

Pilier n° 2.—Placer 2 morceaux de bois de 30 pieds sur le dessus du grand barrage à la tête de la chute.

Pilier n° 3.—Reconstruire un pilier d'amarrage de 11 x 11, carré, 6 pieds de hauteur, avec un poteau.

Pilier n° 4.—Lambrissage des coins des piliers Nos 1, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13 et 14, 30 défences, 1 toise de pierre, et deux poteaux d'amarrage.

Pilier n° 5.—Reposer quelque morceaux de lambris aux quais du pied de la chute.

Pilier n° 6.—Réparage des estacades sur la batture de manière à les faire servir comme estacades d'une seule pièce de largeur.

Pilier n° 7.—Reconstruction des deux ailes du sud du quai où sont les bâtisses de la station ; l'aile du sud a 106 pieds de longueur et l'autre a 57 pds ; elles ont 14 pds. de

hauteur et sont lestés de pierre. Lambrissage en madriers avec un trottoir de 4 pieds de largeur, et un garde-fous. Construction d'un chalan de 42 pieds sur 8 pieds de largeur.

Pilier n° 9.—Réparations sur le chemin de front, sur la largeur du lot, avec un pont de 24 pieds et garde-corps.

Pilier n° 10.—Quelques réparations faites à différents endroits détériorés par la crûe des eaux du printemps.

GRAND'MÈRE.

Pilier n° 1.—Deux piliers de 10 x 10 sur 8 pieds de hauteur, réparés et remplis de pierre.

Pilier n° 2.—1800 pieds de *boom* rond de 10 pouces.

Pilier n° 3.—Pour couverture d'une bâtisse en bardeau, 36 x 15 pieds.

GRANDES-PILES.

Piliers nos 4, 5, 6.—Revêtement de 12 pieds de largeur sur 20 pieds de longueur sur 10 x 10 pouces d'épaisseur; 10 défenses de 20 pieds de long sur 10 x 10 pouces d'épaisseur; 4 toises de pierre dans les piliers.

Pilier n° 2.—Une glacière de 12 x 12 pieds, 9 pieds de hauteur doublée avec du madrier de 3 pouces.

Pilier n° 3.—Une remise de 36 x 12 pieds, en planches.

Pilier n° 4.—70 pieds d'estacades de trois pieds de largeur couvertes en madriers de 3 pouces.

Pier n° 5.—6 poteaux posé dans les piles.

CHARLES LAJOIE,
Surintendant

ANNEXE N^o 13.

RAPPORT

SUR LES

GLISSOIRES ET ESTACADES—RÉGION DE L'OTTAWA

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1887,

PAR

HENRY F. PERLEY, Ingenieur-en-chef

ET

GEO. P. BROPHY, Ingenieur-Surveillant.

ANNEXE No 13.

GLISSOIRES ET ESTACADES—RÉGION DE L'OTTAWA.

(N^o 82,703).BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 31 août 1887.

MONSIEUR,—Je vous transmets ci-inclus le rapport annuel de M. G. P. Brophy, ingénieur-surveillant sur les travaux dont il a la charge sur l'Ottawa et ses tributaires, pour l'exercice terminé le 30 juin 1887.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY,
*Ingénieur en chef.*M. A. GOBEL, *Secrétaire du département des travaux publics.*

OTTAWA, 30 juillet 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter le rapport suivant sur les travaux dont j'ai le contrôle sur l'Ottawa et ses tributaires, pour l'exercice terminé le 30 juin 1887.

Les trains de bois ont en général réussi à gagner le fleuve sans encombre durant la saison de 1886, et quelques lots seulement de billots et de bois carré ou méplat en ont été empêchés par la baisse du niveau de l'eau dans les tributaires.

Dans le cours de l'automne, quand l'eau était à son plus bas niveau, l'accès des fondations des glissoires et des barrages étant devenu plus facile que dans la première partie de la saison, ces fondations ont été examinées avec soin et réparées.

Suit une liste des travaux de réparations et de reconstruction exécutés après la clôture du flottage ainsi que pendant l'hiver et au commencement du printemps.

SUR L'OTTAWA.

Carillon.

Les estacades et les piliers qui ont été grandement avariés par le tassement des glaces et les crûes de 1885 ont été réparés autant que possible dès avant le 30 juin 1886, mais il restait encore à cette date beaucoup de réparations à faire aux tabliers mobiles et à la jetée latérale de la glissoire, et ces travaux ont été faits aussitôt que le niveau de l'eau a permis aux hommes de travailler aux fondations; les attaches des estacades et les appareils d'amarrage ont aussi été posés au complet, et je suis bien aise de dire que le système d'assujétir les estacades en arrière des piliers de protection, pour les empêcher d'être emportées par la glace au printemps, a jusqu'à présent réussi.

Hull.

On a renforcé les coffrages latéraux et le fond de la glissoire; donné plus de tension aux estacades et ajusté les empellements. On a fait des réparations considérables

[1887]

153

à la charpente et au tablier du pont de la glissoire sur lequel la circulation est très considérable, et on a aussi fait des améliorations aux approches.

Chaussée.

Entre le pont de Hull et la traverse du chemin de fer, près de l'approche nord du pont suspendu, la chaussée a été exhaussée et élargie, ce qui l'a rendue plus commode et plus sûre pour le public.

Station du sud de la Chaudière.

Les empellements, les piles latérales et le plancher des glissoires ont été réparés; les attaches et revêtements des estacades ont été renforcés; le magasin a été agrandi, et les pièces du tablier régulateur ont été renouvelées ou renforcées par l'insertion de plaques de fer.

Ottawa.

Certaines réparations nécessaires ont été faites aux approches et au tablier du pont suspendu, tandis qu'on a affermi les armatures du pont en fer sur la glissoire de la Chaudière. Au pont Dufferin (sur le canal), qui réunit la rue Wellington à la rue Rideau, on a enlevé et remplacé par de nouveaux matériaux les pièces et le plancher du tablier; posé de nouveaux trottoirs, et pavé la chaussée en blocs de bois gondronnés, ajustés et posés avec soin, avec du gravier. On a réparé la chaussée du pont des Sapeurs (sur le canal), qui réunit la rue Sparks à la rue Rideau, et renforcé les appuis du tablier d'élargissement de ce pont.

Les Chenaux.

Les estacades et leurs attaches ainsi que le ponton mobile sur le passage des bateaux à vapeur, ont été réparés et renforcés. Pour une raison ou pour une autre, il s'est produit depuis deux ans dans la direction et la force des courants aux rapides des Chenaux, un changement qui rend le service des barages flottants et la conduite des billots et du bois carré plus difficiles que par le passé. On ne comprend pas bien encore la cause de ce phénomène, mais certains travaux de creusage exécutés dans le cours de cette période par la compagnie d'amélioration du haut de l'Ottawa, dans quelques uns des chenaux conduisant aux chûtes des Chats, à environ vingt milles en aval, peuvent avoir eu sur le cours de l'eau une influence qui s'étend jusq'aux Chenaux.

Glissoire de la Montagne.

On a reconstruit à neuf une partie des fondations, des têtes et des piles latérales; on a changé la disposition des piles d'entrée et renforcé les estacades de direction. Ces travaux ont été faits sans encombre, et il en est résulté une amélioration marquée dans le flottage du bois dès l'ouverture de la saison, et quand les travaux seront tous terminés, les avantages seront encore plus considérables.

Le Calumet.

Les constructions en cet endroit sont très importantes, et depuis quarante ans rendent de grands services, en surmontant les obstacles que présentent les chutes du Grand-Calumet. Elles ont toujours un effort considérable à supporter dû à la plus ou moins grande force des eaux pendant la saison du flottage. On a dernièrement fait certaines réparations pour les besoins de la saison, et on a fait venir une partie des matériaux nécessaires pour toutes les réparations dont les travaux ont besoin, et ces réparations seront faites avant l'ouverture de la saison 1888.

Rocher Capitaine.

Les pièces du fond et des parois de la glissoire ont été réparées. Le plancher nivelé et les fiches et boulons enfoncés à tête perdue.

TRIBUTAIRES DE L'OTTAWA.

La Gatineau.

On a réparé les estacades à l'embouchure de cette rivière et renforcé les piles. L'estacade de partage du lac a été visité et mis en état. On a renouvelé les pièces et les plate-formes de la portière, nettoyé les chenaux de sortie dans lesquels s'étaient accumulés des débris et du bois de rapport, et réparé la cabane des travailleurs ainsi que les clôtures du terrain du gouvernement, qui avaient été endommagées par des coups de vent et par les hautes eaux.

La Madawaska.

L'asure et les accidents résultant du flottage du bois dans son passage par la longue suite de travaux s'étendant depuis l'embouchure jusqu'aux biefs supérieurs de la rivière, sur une distance de plus de trente milles, ont nécessité des réparations à la glissoire d'Arnprior, aux estacades et aux piles du lac près de l'embouchure; aux barrages des rapides Plats; à celui des Petits rapides; à celui des Longs rapides; aux glissoires des Grandes Chûtes (High Falls), de Ragged-Chute, et des rapides de la Chaine, et à un certain nombre de piles de direction et de barrages en aile sur les biefs supérieurs.

La Coulonge.

En avril 1886, comme la longue glissoire des Grandes-Chutes (High Falls), qu'on était à reconstruire, était à peu près terminée, un bloc de glace descendit d'en amont en emportant dans son cours des parties de trains de bois non protégés, avec partie des estacades, des piles, et du barrage régulateur à la tête de la chute. Le tout a été emporté dans le torrent et il en est résulté une brèche considérable dans les ouvrages. L'automne et l'hiver ont été passés à réparer les dommages causés en cette circonstance, et les efforts faits en ce sens ont si bien réussi qu'à l'exception de certaines réparations à un barrage submergé, retardées par la crûe soudaine et de certains détails secondaires, le tout était terminé et la glissoire était prête pour la présente saison de flottage.

La Noire.

Le mouvement des glaces et les crûes du printemps de 1886 ayant endommagé les estacades et les piles en amont de la tête de la glissoire de la Grande-Chute sur cette rivière, il a fallu dépenser d'assez fortes sommes à renouveler le bois où il était nécessaire à ajouter de la pierre dans les piles et des chaînes aux estacades. Un pilier supplémentaire a dû être construit sous le pont; une partie du plancher de la glissoire a dû être renouvelé, et les fuites d'eau arrêtées là où elles s'étaient déclarées.

La Pétévava.

A la première, la seconde et la troisième chute, et à celle du Bois-Dur, les glissoires et les barrages, qui existent depuis aujourd'hui trente ans, ont commencé à perdre l'eau; on les a réparés et rendus aussi étanches que possible au moyen d'un revêtement de madriers et en remplissant une brèche considérable qui s'était formée dans un des barrages à la seconde chute à compter de l'embouchure. L'estacade et les piles sur le lac, à l'embouchure de la rivière, ont aussi été réparés de même que les glissoires, les barrages et les estacades sur les biefs supérieurs de la rivière.

Rivière Du Moine.

On a réparé le glissoir et les barrages aux Grandes-Chutes, et rapiécé le revêtement des barrages en amont de la glissoire.

CONSTRUCTION.

Les travaux à classer sous ce chef ont été faits en amont du lac Témiscamingue, sur le bief de l'Ottawa connu sous le nom des Quinze-Rapides; ils ont consisté à enlever au moyen de pétardement, de dangereux écueils et obstacles, à poser des boulons à anneau, à construire des barrages latéraux et des estacades, dans le but de rendre cette partie difficile de l'Ottawa, praticable pour le flottage du bois, dont il se trouve de grandes quantités dans les riches coupes situées en amont de cet endroit.

L'hiver dernier les eaux de l'Ottawa et de ses tributaires n'ont pas été plus hautes que d'ordinaire, mais il est tombé une immense quantité de neige dans la vallée, et cet amas de neige en même temps que la grande épaisseur de la glace des lacs et des rivières, ont fait craindre une répétition des désastreuses inondations de 1876. Au printemps cependant l'eau n'a pas atteint l'extrême niveau de cette mémorable année, mais les ouvrages ont néanmoins souffert des dommages considérables sur la Madawaska, la Noire, la Pétéwawa, et la rivière Du Moine, et un peu moins sur la Gatineau, à la Montagne et aux autres stations de l'Ottawa. Jusqu'à ce que les eaux aient atteint leurs plus bas niveau, il sera impossible d'estimer correctement le montant des dommages, mais je me contenterai de mentionner que le barrage régulateur à la tête du glissoir de la rivière Noire a été complètement emporté.

Aussitôt que la glace eût quitté les rivières, le mouvement du bois de flottage a commencé sans entraves, et comme l'eau est restée à un niveau favorable jusqu'au commencement de l'été—bien que le niveau soit tombé très rapidement vers la fin de juin—il y a lieu de croire que peu de bois est resté en chemin.

L'état suivant, fourni par le percepteur des péages de glissoires en cette ville, indique ce qu'il a passé de bois dans les ouvrages qui sont sous mon contrôle, et quel a été le chiffre des droits pendant l'exercice auquel a trait le présent rapport.

	Pièces.
Pin blanc.....	41,139
Pin rouge.....	5,500
Bois d'estacade et de construction.....	61,251
Cèdre.....	10,944
Epinette rouge.....	2,249
Epinette blanche.....	1,981
Tilleul.....	4
Orme.....	10
Frêne.....	71
Chêne.....	10
Bois blanc.....	30
Traverses.....	89
27,378 traverses de chemin de fer, égales à 3,422 pièces de bois carré.....	3,422
Total.....	126,700

3 radeaux de bois scié, 1 coque de bateau à vapeur, 3,403,305 billots. Les droits se sont élevés à \$75,518.15.

Vous soumettant respectueusement le rapport ci-dessus,

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

GEO. P. BROPHY,

Ingenieur contrôleur des travaux de l'Ottawa.

M. H. F. PERLEY, écr.,

Ingenieur en chef des travaux publics.

ANNEXE No 14.

RAPPORT

SUR LES

GLISSOIRES ET ESTACADES — REGION DE NEWCASTLE

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1887,

PAR

HENRY F. PERLEY, Ingénieur-en-chef

ET

R. B. ROGERS, Ingenieur-Surveillant.

ANNEXE No 14.

GLISSOIRES ET ESTACADES—RÉGION DE NEWCASTLE.

N° de renvoi 80,336.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 31 août 1887.

MONSIEUR,—Je vous transmets un rapport de W. R. B. Rogers, ingénieur-surveillant, sur les ouvrages de la rivière Trent et de la région de Newcastle, pour l'exercice terminé le 30 juin 1887.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
HENRY F. PERLEY,
Ingénieur en chef.

M. A. GOBEL, *Secrétaire du département des travaux publics.*

CANAL DE LA TRENT, BUREAU DE L'INGÉNIEUR,
PETERBOROUGH, 26 juillet 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser le rapport suivant sur les ouvrages sous ma surveillance qui ressortissent au département des travaux publics, pour l'exercice terminé le 30 juin dernier.

Comme je l'ai déjà dit dans des rapports antérieurs, les travaux de la rivière Trent et de la région de Newcastle sont divisés en deux catégories, ceux qui ont été faits pour faciliter le flottage du bois, et qui sont sous le contrôle du département des travaux publics, et ceux qui sont destinés à rendre la navigation plus facile et qui ressortissent au département des chemins de fer et canaux.

Durant le printemps, le niveau de l'eau a été au-dessus de la moyenne, mais n'a pas dépassé une marge de six pouces au-dessous du niveau de l'année dernière. La hauteur moyenne de l'eau a été maintenue dans les différents biefs pendant toute la saison. Le temps s'est maintenu au frais jusqu'à une époque assez avancée du printemps, ce qui a fait que la glace, qui était très épaisse, est descendue par morceaux d'une grande étendue. La débâcle a causé plus ou moins de dommages à chaque station.

CHUTES FÉNÉLON.

Les côtés de la glissoire sont très délabrés, mais j'ai différé d'entreprendre tous travaux de réparation d'un caractère permanent en vue du changement probable de la situation de la glissoire qu'entraînera la construction des nouveaux ouvrages projetés par le département des chemins de fer et canaux en cet endroit. Il faudra aussi construire de nouvelles estacades conductrices.

RIVIÈRE CUGOG.

La balise qui est à l'embouchure de cette rivière, qui avait été déplacée par la glace a été remise en état. Depuis le commencement de la saison on a entretenu sur cette balise un feu qui a été d'une grande utilité pour la navigation.

BOBCAYGEON.

Le barrage a reçu un lit de gravier et quelques-uns des chevalets qui avaient été emportés par la glace ont été remplacés. Il y a grandement besoin d'un nouveau barrage en cet endroit.

BUCKHORN.

Une nouvelle estacade conductrice à pièces doubles a été placée à l'entrée de la glissoire et deux piles supplémentaires pour l'amarrage des estacades, ont été construites.

[1887]

Une nouvelle pile de 8 pieds sur 50 a été construite à l'extrémité inférieure de la glissoire pour retenir l'eau dans le chenal pendant le passage du bois et prévenir les encombrements qui arrivent constamment en cet endroit. La glace a brisé le barrage en un endroit, mais il a été réparé.

POINTE DE YOUNG.

Une pointe de rochers qui nuisaient à la descente du bois en aval du barrage a été enlevée.

LAC KATCHEWANNOE.

Trois mille pieds d'estacades d'une pièce ont été construits et mis en place entre l'île Moodie et les Trois-Iles. L'estacade dans ce lac a été d'un grand avantage pour la navigation, et a aussi grandement facilité le flottage du bois.

PETERBORO'.

Il n'a pas été jugé à propos de continuer à draguer la moulée de scie au quai et dans les environs, vu que les fabricants de bois du voisinage continuent à jeter leur sciure dans la rivière. Le crédit voté pour être dépensé de la même manière à l'embouchure de la rivière au lac Rice n'a pas été utilisé non plus pour la même raison. La navigation sera bientôt fermée par les immenses dépôts de sciure de bois qui s'accumulent en ces endroits.

HASTINGS.

On a arrêté la fuite qui s'était déclarée dans la glissoire. Il s'est présenté une occasion favorable de faire cette réparation lorsque le département des chemins de fer et canaux a fermé la digue pour certains travaux de réparation.

CHUTE DE HEELY.

On a posé un nouveau tablier à la glissoire, et reconstruit le coffrage en aval; le tout a été mis en bon état. Les travaux étaient terminés quand j'ai reçu copie de l'arrêté du conseil transférant le soin des glissoires à MM. Rathbun et Gilmour. En conformité de l'arrêté du conseil en question le crédit pour les estacades des chutes du Milieu et de Percy n'a pas été employé.

CHISHOLM.

Deux nouvelles piles pour servir à attacher les estacades avaient été construites et mises en place lors de la réception de l'arrêté du conseil ci-dessus mentionné.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

RICHARD B. ROGERS,

Ingénieur surintendant.

M. H. F. PERLEY,

Ingénieur en chef, département des travaux publics.

QUANTITÉS de bois passées par les différentes glissoires dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1887.

Station.	Bois en grume.	Bois à estacade.	Cèdre, 16 pieds.	Cèdre, 8 pieds.	Traverses de ch. d. f.	Gourna-bles.	Bois carré.
Chutes Fenelon	231,000	4,232	.....	.....	.....	.....	.....
Bobcaygeon	180,000	2,395	.....	.....	.....	.....	.....
Buckhorn	180,000	2,395	.....	.....	.....	.....	.....
Burleigh	214,137	2,921	.....	.....	.....	.....	1,800
Poinde de Young.....	314,667	3,746	40,000	.....	.....	.....	1,800
Lakefield	291,667	3,514	40,000	.....	.....	.....	.....
Whitlaw's Rapids.....	251,667	3,114	40,000	.....	.....	.....	.....
Hastings	149,707	2,179	40,000	.....	.....	.....	.....
Chutes de Heely.....	61,936	1,464	44,253	.....	.....	.....	.....
Chutes du Milieu.....	378,032	4,824	116,918	50,716	4,911	3,824	490
Rapides Chisholm.....	378,032	4,824	116,918	50,716	4,911	3,824	490

ANNEXE No 15.

LISTE DU PERSONNEL EMPLOYÉ

AUX

GLISSOIRES ET ESTACADES

DU

CANADA.

ANNEXE No 15.

TABLEAU indiquant les noms, dates de nomination, appointements et salaires, etc., des personnes employées aux différentes glissoires et estacades.

Nom.	Emploi.	Où employé.	Date de la nomination.	Appointements ou salaire.	Observations.
<i>District de Saguenay.</i>					
Arthur Boulanger	Contrôleur	Saguenay	19 mai 1881.....	475 00 par année.....	
Calixte Fortin	Aide-contrôleur	do	13 do 1881.....	30 00 par mois.....	
Frs. Trépanier.....	Charpentier	do .....	.....	1 50 par jour.....	
<i>District de Saint-Maurice.</i>					
Charles Lajoie	Contrôleur	Trois-Rivières	7 oct. 1878.....	1,200 00 par année.....	
J. B. Normand	Gardien d'estacade.....	Emb du St-Maurice	12 avril 1868.....	3 00 par jour	
N. Dégueud	Payeur	Trois-Rivières	1er août 1886.....	50 00 par mois.....	
Cyrac Lyburner	Contremaire	Emb du St-Maurice	25 avril 1881.....	565 00 par année.....	
Jos. Pagé	Gardien d'estacade.....	Cap aux Cornouilles	10 déc 1879.....	452 50 do	
Arthur Rousseau	Aide-gard. de gliss.....	Shawenegan	12 avril 1868.....	3 00 par jour.....	
Charles Langlois	Contremaire	do	13 jan. 1880.....	444 00 par année.....	
Théophile Larue	Gardien d'estacade.....	Grand-Mère.....	15 mars 1872.....	2 00 par jour.....	
Frs. Lacroix	do	Les Piles.....	1er avril 1866.....	468 00 par année.....	
<i>District de Richelieu.</i>					
Azaire Bienvenue	Gardien d'estacade.....	Station de Belœil.....	1er juin 1882.....	100 00 par année.....	
<i>District d'Ottawa.</i>					
G. P. Brophy	Contrôleur	Ottawa.....	6 juillet 1873.....	2,200 00 par année.....	
D. Scott	Comptable	do	1er oct. 1864.....	1,200 00 do	
J. H. Scott	Meur. et dessinateur	do	1er nov. 1882.....	2 50 par jour.....	

W. Kane.....	Messageur.....	do	1er août 1867.....	1 25 do	Employé aux travaux depuis 20 ou 25 ans.
Moses Aubrey	Contre-maire charp.....	do .....	.....	800 00 par année.....	Activement employé environ 7 mois.
Pierre St. Pierre	Aide-gard. de gliss.....	Oarillon	1er avril 1885.....	1 25 par jour.....	Activement employé environ 7 mois. Sur-
D. Noonan	Gardien d'estacade.....	Gatineau	21 mars 1878.....	500 00 par année.....	veille les réparations en hiver.
W. J. McDonald.....	Aide-gard. de gliss.....	Chaudière	25 avril 1876.....	635 00 do	
J. Soulière	do	do .....	.....	2 00 par jour.....	Payé pendant la saison de navig. seulement, en-
J. McDonell.....	Aide-gard. de gliss.....	Hull	1er mars 1877.....	1 25 do	viron 7 mois. Surveille les répar. en hiver.
D. McFarlane.....	do	Chats	27 mars 1860.....	480 00 par année.....	Employé environ 6 mois
John Harvey	Gardien de glissoire	Arnprior	12 juillet 1882.....	2 50 par jour.....	Employé environ 6 mois durant la navigation.
Jos. McCrea	Gardien d'estacade.....	Springtown.....	16 mai 1880.....	200 00 par année.....	Surveille les réparations en hiver.
James Barry.....	Aide-gard. de gliss.....	High Falls, Mada- waska	29 mars 1854.....	480 00 do	Employé environ 3 mois durant la saison de
Duncan McLaren	do	Portage du Fort.....	7 sept 1881.....	300 00 do	navigation.
J. G. Poupore.....	do	Rivière Noire.....	15 oct. 1880.....	480 00 do	Surveille les réparations en hiver.
James Howan	do	Pétérawa (en bas)	18 avril 1858.....	480 00 do	Activement employé environ 4 mois au passage
Wm. Thompson	do	Montagné.....	10 oct. 1879.....	1 00 par jour.....	du bois. Surveille les réparat. en hiver.
D. Carmichael.....	do	Galumet.....	— août 1845.....	40 00 par mois.....	Activement employé environ 6 mois durant la
A. Proudfoot	do	Goulonge.....	1er avril 1865.....	1 00 par jour.....	saison de navigation. Surveille les répa-
Hugh Gorley.....	do	Chute Croche.....	1870.....	.....	tions en hiver.
A. McDougall.....	do	Joachim.....	6 nov. 187.....	300 00 par année.....	Activement employé environ 6 ou 7 mois du-
Jos. Dufault.....	Gardien d'estacade.....	Dumoine	24 avril 1882.....	1 50 par jour.....	rant la saison de navigation. Surveille les
Hugh Grant	Aide-gard. de gliss.....	do	12 do 1872.....	300 00 par année.....	réparations en hiver.
A. McEwen	do	Rocher Capitaine.....	1er mai 1874.....	480 00 do	Activement employé 4 mois. Surveille les
F. Bélanger	Gardien d'estacade.....	Sault-au-Recollet	22 avril 1879.....	1 00 par jour.....	réparations en hiver.
A. H. Johnson.....	do	Cheneaux	1865.....	2 50 do	Activement employé environ 6 mois. Surveille les
G. J. Johnson.....	Aide-gard. d'estac.....	do	1872.....	1 75 do	réparations en hiver.
<i>District de Newcastle.</i>					
R. B. Rogers	Contrôleur	Peterboro'	1er juill. 1884.....	600 00 par année.....	Reçoit aussi \$800 par année du ministère des
G. H. Giroux	Commis, b. du contr.....	do	1er do 1882.....	500 00 do	chemins de fer et canaux.

ANNEXE N° 15.—ÉTAT indiquant les noms, etc., des personnes employées sur les différentes glissoires et estacades.—*Fin.*

Nom.	Emploi.	Où employé.	Date de la nomination.	Appointements.	Observations.
<i>District de Newcastle—</i>					
<i>Fin.</i>					
Robert Armstrong.....	Gardien de glissoire.	Rep. de Chisholm.	1er avril 1883...	200 00 par année	
John Ingram.....	do	Chutes Fénélon.....	1er do 1883...	200 00 do	
H. Deacon.....	do	Chutes Heely.....	1er do 1878...	200 00 do	
W. H. Hall.....	do	Buckhorn.....	1er mai 1879...	200 00 do	
Nelson Simmons.....	do	Chutes du Milieu.....	1er do 1884...	200 00 do	

Travaux du Saguenay.—Outre le contrôleur, on emploie sur les travaux du Saguenay 4 signalistes, à 70 centins par jour chacun, pendant le passage des billots dans les glissoires, lequel dure un mois ou deux.

Travaux du Saint-Maurice.—Tous les ans, pendant la saison du flottage, ceux qui sont préposés aux diverses stations emploient de 25 à 30 hommes au flottage pendant 3 ou 4 mois, à raison de 80 centins ou \$1.10 par jour d'ouvrage, y compris 40 à 50 centins par jour par homme pour pension aux aides-gardiens de glissoires et aux gardiens d'estacades; aussi, 1 commis et 1 contremaître à \$1.00 par jour, 2 gardiens de nuit et 1 garde-barrière.

Travaux de la rivière des Outaouais.—Indépendamment du personnel ci-dessus, il est employé durant la saison du flottage, 1 contremaître de glissoire à \$1.50 et 1 aide-contremaître à \$1.25 par jour; aussi, de 25 à 30 journaliers à raison de \$1.00 à \$1.40 par jour d'ouvrage.

R. STECKEL.

ANNEXE No 16.

RAPPORT

SUR LES

TRAVAUX PUBLICS DANS LA COLOMBIE-BRITANNIQUE

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1887,

PAR

L'HONORABLE J. W. TRUTCH, C. M. G., AGENT LOCAL.

ANNEXE No 16.

RAPPORT SUR LES TRAVAUX PUBLICS DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

N° de renvoi 80,442.

VICTORIA, C.-B., 29 août 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter, pour votre information, le rapport suivant sur les travaux publics exécutés sous mon contrôle, en cette province, pendant l'exercice terminé le 30 juin dernier. Ce rapport est accompagné d'un état tabulaire.

ÉDIFICES.

1. *Pénitencier de la Colombie-Britannique.*

Différentes modifications et réparations ont été faites à cet édifice, conformément à l'autorisation que l'architecte en chef m'en a donnée de temps à autre et selon que les circonstances l'exigeaient. Les dépenses totales pour ces travaux, y compris les derniers paiements pour l'amélioration du service d'eau, le clôturage, les escaliers en pierre, et les appointements du contrôleur des travaux, s'élevaient, le 30 juin dernier, à \$10,478. 71.

MM. Scoullar et Cie ont terminé, d'une façon satisfaisante, le contrat qu'ils avaient passé pour construire, sur la réserve du pénitencier, trois maisons détachées à deux logements chacune destinées aux gardes.

Conformément aux instructions reçues de l'architecte en chef des soumissions ont été demandées pour construire, sur la même réserve, deux autres maisons détachées à deux logements, une buanderie et une boulangerie. Les soumissions de M. Joshua Holland étant les plus basses ont été acceptées, et le département a passé des contrats avec ce monsieur.

L'entrepreneur a exécuté ses contrats d'une façon satisfaisante.

2. *Bâtiment des immigrants.*

D'après instructions reçues de l'architecte en chef, la bâtisse située près le quai extérieur de Victoria et qui avait été achetée pour être convertie en bâtiment des immigrants, a subi des réparations complètes qui ont coûté \$846.33.

3. *Réparations, ameublement, chauffage, éclairage, service d'eau des édifices publics.*

Des réparations, additions et modifications nécessaires ont été faites aux édifices de la poste et de la douane à Victoria et à New-Westminster; le combustible et l'eau ont été fournis aux différents départements, et le gaz au bureau de poste de Victoria, d'après l'autorisation que j'en ai reçue de temps à autre de l'architecte en chef.

Les déboursés occasionnés par ces travaux et ces services se sont élevés à \$2,475.62.

PORTS ET RIVIÈRES.

4. *Enlèvement du rocher Dredger, port de Victoria.*

M. Charles Hayward a terminé son contrat comportant l'enlèvement de ce rocher, et il y a maintenant, en cet endroit, 13 pieds à l'eau basse, grandes marées.

5. *Rivière Cowichan.*

D'après des ordres reçus de l'ingénieur en chef, la somme de \$1,500 a été dépensée, l'automne dernier, pour améliorer cette rivière. M. Duncan a été le contremaître des travaux.

6. *Rivière Fraser, amélioration de l'embouchure.*

Conformément aux instructions que l'ingénieur en chef m'avait transmises dans une lettre du 13 juillet 1886, les travaux entrepris pour tâcher d'améliorer le chenal du nord à travers les bancs de sable qui se trouvent à l'embouchure de la rivière Fraser, ont été commencés et continués jusqu'à l'épuisement du crédit affecté à cet objet.

L'entreprise consistait à construire un barrage submergé de 2,600 pieds de long sur 25 de large et environ 7 pieds de profondeur, de billots, chicots, pierre et vase, à travers l'extrémité nord du chenal du sud, dans le but de diriger le courant du chenal du sud vers le chenal du nord, afin d'augmenter la force d'affouillement du courant dans ce dernier et d'obtenir ainsi une plus grande profondeur d'eau.

On croit que la récente crue d'été, dont la plus grande force a cette année passé par le chenal du nord, aura considérablement aidé l'affouillement. Pour en connaître les résultats réels, il sera nécessaire de faire des sondages à travers le chenal du nord sur une distance de près de cinq milles.

7. *Portage de Brigg, port de Nanaimo.*

D'après l'autorisation que m'en avait donnée l'ingénieur en chef, j'ai dépensé \$741.52 pour faire pratiquer dans la roche un chenal à bateau de 10 pieds de large, à travers ce portage; cette amélioration a été d'un grand avantage pour les habitants des alentours et des îles voisines qui ont occasion d'aller à Nanaimo.

8. *Dragage et dragueurs, réparations et bateau-excavateur.*

Le 3 août 1886, les opérations de dragage furent reprises vis-à-vis Ladner's-Landing et continuées en cet endroit jusqu'à la première semaine d'octobre; puis d'après instructions de l'ingénieur en chef, le dragueur se rendit à Woodward's, où il travailla jusque vers le milieu de décembre, alors que, toujours suivant les instructions de l'ingénieur en chef, il reçut ordre d'aller à Shoal-Harbour, Saanich, et de pratiquer un chenal jusqu'au quai de cette localité. Après avoir été retardé quelques jours par des vents contraires, le dragueur partit de l'embouchure de la rivière Fraser le 22 décembre, à la remorque du steamer *Alexander*; mais le capitaine de ce dernier, n'ayant pas bien compris les instructions qui lui avaient été données par son propriétaire, le remorqua à l'entrée du port de Victoria. Les chaudières du dragueur ayant besoin de réparations urgentes, on profita de ce qu'il se trouvait près des ateliers; et les réparations effectuées, il fut conduit, le 10 février, à Shoal-Harbour, où il resta jusqu'au 13 avril. Entre ces deux dates il creusa le long du quai un mouillage de 8 pieds à eau basse pour les steamers et un chenal de 400 pieds de long sur 80 de large, même profondeur, conduisant à ce quai: il aurait été impossible d'obtenir une plus grande profondeur, à cause du lit rocheux de la rivière. Entre le 13 avril et le 14 juin dernier, le dragueur fut employé à draguer autour du rocher *Dredger*, Victoria. Les opérations furent suspendues le 14 juin afin de permettre de faire des réparations générales au dragueur et à ses accessoires.

La quantité de matières draguées pendant l'exercice terminé le 30 juin dernier a été de 34,486 verges cubes, et ces opérations ont coûté \$10,039.34. Le résultat relativement faible des opérations de cette année, comparé à celles des exercices précédents, est expliqué partie par la date tardive (13 août) où elles ont été reprises, et partie par la perte de temps que les déplacements et les réparations ont occasionnées. Les dragueurs ont subi plusieurs réparations nécessaires et reçu du nouveau matériel de dragage, tel que godets avec plaques et courroies d'acier, et chaînes avec brides d'acier: le tout a occasionné une dépense de \$6,476.37.

Entre le 2 août et le 30 septembre, le bateau excavateur a été employé à enlever des chicots de la rivière Fraser; après quoi il a pris part aux travaux qui se faisaient à l'embouchure de cette rivière. Il a subi plusieurs réparations et modifications nécessaires; on l'a muni de cordages et autres articles. Dépense totale, \$1,544.96.

9. EXAMENS ET INSPECTIONS.

Différents examens et inspections des divers travaux ont été faits au cours de l'exercice. Dépenses, \$1,286.57.

10. ENTRETIEN DES TÉLÉGRAPHES.

Les lignes télégraphiques de l'État situées dans la Colombie-Britannique ont été transférées à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, d'après les instructions du ministre transmises par des télégrammes en date du 23 septembre et du 1er octobre. Avis en a été donné à M. le contrôleur Gisborne par télégrammes des 5 et 6 octobre, et au secrétaire du département par lettre du 12 novembre 1886.

11. BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT.

Un rapport concernant ce bassin et préparé par M. Bennett, l'ingénieur dirigeant, vous sera transmis prochainement.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOSEPH W. TRUTCH,

Agent du gouvernement fédéral.

A l'honorable

Sir HECTOR LANGEVIN, C.B., C.C.M.G.,

Ministre des travaux publics,

Ottawa.

ÉTAT des travaux publics exécutés dans la province de la Colombie-Britannique pendant l'exercice 1886 et 1887.

Désignation des travaux.	District ou comité.	Numéro et date de la lettre ou document autorisant la dépense.	Dépense autorisée.	Dépenses depuis le 1 ^{er} juillet 1886 jusqu'au 30 juin 1887.	Lettrés et télégrammes de l'agent du gouvernement fédéral à l'honorable ministre des travaux publics.
			\$ cts.	\$ cts.	
<i>Edifices.</i>					
1. Pénitencier de la Col.-Britann.	Dist. de New-West.	Lettre n° 61,087, 29 déc. '85; 30 sept. '86; télégr. 15 déc. '86.	.....	10,478 71	2 mars 1887. Lettres 15 juillet, 4 août, 15, 19, 30 oct. 1886; 17 janvier 1887. 25 avril, 4 mai, 30 juin 1887. Télégrammes 13, 23 sept., 20 oct., 1886; 19 janvier 1887.
Logements des employés.	.....	.....	.....	.....	.....
Buanderie et boulangerie	.....	.....	.....	846 33	.....
2. Bâtiment des immigrants.	District de Victoria	5 juin 1887	.....	1,312 51	Lettres 16, 19 août, 12 oct. 1886; 18 février 1887. Télégr. 26 oct. 1886.
3. Réparations, édifices fédéraux.	.....	N° 37,595, 7 juillet '86; 28 déc. '86; télégr. 1er nov. '86.	.....	528 62	7 janvier 1887. Télégramme, 26 oct. 1886.
Éclairage	do	.....	.....	574 43	.....
Chauffage	do	.....	.....	30 00	.....
Eau	do	.....	.....	.....	.....
<i>Œuvres et révoires.</i>					
4. Enlever le rocher Dredget.	District de Victoria	.....	.....	.....	Lettres 12 août 1886; 14 avril 1887. Télégr. 22, 28 oct. 1886.
Port de Victoria	.....	.....	.....	1,566 00	Télégramme, 25 oct. 1886.
5. Rivière Cowichan	.....	N° 17,099, 13 juillet '86; télégr. 23 oct. '86.	.....	8,014 41	Télégrammes, 18, 26 sept. 1886.
6. Rivière Fraser, amélioration de l'embouchure	Dist. de New-West.	N° 17,098, 13 juillet '86.	.....	741 52	Télégramme, 28 sept. 1886.
7. Portage Biggs, port de Nanaimo	Dist. de Vancouver	N° 17,348, 5 août '86; télégr. 29 sept. '86.	.....	.....	.....
8. Dragage de la riv. Fraser, Shoal Harbour, Saanich et port de Victoria.	.....	Lettre n° 17,058, 12 juillet '86	.....	10,039 34	Lettres 19 août, 14 octobre, 4 déc. 1886. Télégr. 5, 21 oct., 28 déc. 1886.

[1887]

Bateau-excavateur	.....	Lettre n° 17,058, 12 juillet 1886	.....	4,884 78	2 juillet.
Réparations au dragueur	.....	Lettre n° 17,050, 13 juillet 1886	.....	4,475 96	.....
Répar. au drag., bateau-excav.	.....	Lettre n° 17,058, 12 juillet 1886	.....	1,544 96	.....
Nouvel outillage de dragage	.....	.....	.....	2,000 41	.....
9. Examen et inspections	.....	.....	.....	1,286 57	.....
10. Télégraphes, entretien	.....	.....	.....	10,043 56	.....
11. Bassin de radoub d'Esquimaux	.....	.....	.....	5,922 60	.....

Lettres 6, 8, 12, 20 juillet, 11 août, 14 sept., 3, 11, 22, 27 oct., 10 nov., 15 déc. 1886; 15 janvier, 27 avril, 14 mai 1887. Télégrammes 5, 30 nov., 15 déc. 1886; 26 avril, 11 mai 1887.

[1887]

ANNEXE No 17.

RAPPORT

SUR LES

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ETAT

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1887,

PAR

F. N. GISBORNE, CONTROLEUR.

ANNEXE No 17.

RAPPORT SUR LES TÉLÉGRAPHES DE L'ÉTAT.

N° de renvoi 80,284.

OTTAWA, 29 août 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant sur le service des télégraphes pendant les douze mois expirés le 30 juin 1887. Comme d'habitude, il est accompagné d'un état tabulaire contenant des renseignements sur les lignes, etc., établies dans les différents districts.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

F. N. GISBORNE,

Contrôleur du service des télégraphes de l'Etat.

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

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE, 1886-87.

TERRENEUVE.

La ligne entre Cap-Ray et Port-au-Basque a été, comme les années précédentes, entretenue et exploitée en vertu d'une convention faite avec la Compagnie de télégraphe Anglo-américaine, à raison de \$250.

PROVINCES MARITIMES.

Cheticamp, Cap-Breton, a été relié télégraphiquement au *Western Union* à Mabou, par une ligne terrestre de 53 milles de longueur construite à l'entreprise par MM. McInnes et McLellan, de Mabou. Commencés le 9 août 1886, les travaux de construction étaient terminés le 7 janvier 1887. Un bureau intermédiaire a été établi au havre de Margaree. Cette ligne est entretenue par le département, sous la surveillance immédiate de M. R. T. Clinch, contrôleur de la Compagnie de télégraphe *Western Union*, à Saint-Jean, N.-B.

Le revenu du dernier semestre, de janvier à juin inclusivement, a été de \$63.27, et les frais d'entretien se sont élevés à \$193.06.

Le 15 janvier il s'est produit une interruption dans le câble entre Grand-Manan et Campbell, baie de Fundy; elle continua jusqu'au 14 mai, alors que l'avarie, qui avait été occasionnée par le frottement du câble sur les roches près de la côte de Campbell, fut réparée par le capitaine Guildford, avec le steamer *Newfield*. A cette exception près, les différentes lignes des provinces maritimes ont été entretenues en bon ordre, dans les mêmes conditions que les années précédentes.

Les revenus et les dépenses ont été comme suit,

	Revenus.		Dépenses.	
	1885-86.	1886-87.	1885-86.	1886-87.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Ligne d'Escuminac.....	182 78	132 78	479 20	424 16
Ligne de l'Anse à la Viande (<i>Meat Cove</i>).....	865 83	3,282 27	1,621 80	1,828 65
Ligne de la Pointe-Basse.....		50 00		50 00
Ligne du Cap de Sable.....	62 88	113 86	286 44	291 81
Lignes de la Baie de Fundy.....	747 61	635 73	1,103 81	1,114 77

FLEUVE ET GOLFE SAINT-LAURENT.

Le câble qui relie l'île d'Anticosti à Gaspé a été avarié par la glace au débarcadère de la pointe Sud-Ouest, dans le mois d'avril. Cependant, le contrôleur du district, M. Edward Pope, l'a de suite réparé provisoirement, et, le mois suivant, la partie avariée a été remplacée par un câble neuf par le *Newfield*.

Le câble entre la Grosse-Isle et le Rocher aux-Oiseaux, Îles de la Madeleine, a été pareillement avarié par les rochers et la glace, et les communications ont été interrompues depuis le 27 avril jusqu'au 1er juin, alors que l'avarie fut réparée par le *Newfield*. Sauf cette exception, les câbles et les lignes terrestres du golfe ont fonctionné sans interruption. Sur la côte nord du Saint-Laurent, la ligne terrestre a été prolongée jusqu'à la Rivière-au-Bouleau, à 45 milles en aval de Moisie. Les travaux de construction ont été exécutés dans les mois de septembre, octobre et novembre; ils furent alors suspendus, pour être repris cette année. Comme la partie du pays que cette ligne traverse est parfaitement inhabitée, on n'y a pas établi de nouvelles stations. L'établissement le plus rapproché est Sheldrake, à une trentaine de milles plus bas.

Au mois d'octobre, on a commencé la construction d'une ligne à partir d'un endroit près Tadoussac (sur la côte nord) jusqu'à Saint-Etienne, distance de 17 milles. Les travaux ont été faits à la journée sous la surveillance immédiate de M. H. J. McHugh, inspecteur du service des signaux, et terminés au mois de novembre. Depuis un bureau a été ouvert (juin 1887) à la Baie-des-Rochers, entre la Rivière-aux-Canards et Saint-Siméon.

Le câble reliant la quarantaine de la Grosse-Isle à l'Isle d'Orléans, qui avait été réparé au mois de mai 1886 et s'était rompu le 19 juillet suivant, a été réparé le 1er septembre et exploité jusqu'à la clôture de la station pour l'hiver. On l'avait laissé submergé, et comme il avait été brisé par les roches et la glace, un câble plus léger—qu'on avait commandé dans l'intervalle, parce qu'il répondait mieux aux besoins de la localité—fut posé au mois de juin suivant. Les deux câbles seront enlevés avant l'hiver prochain.

Sur l'île d'Orléans, les lignes terrestres et le service avec Québec sont en bon ordre.

Les revenus et les dépenses des différentes lignes du fleuve et du golfe ont été comme suit :

	Revenus.		Dépenses.	
	1885-86.	1886-87.	1885-86.	1886-87.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Lignes d'Anticosti.....	601 90	533 64	1,793 20	1,680 49
Lignes des Iles de la Madeleine (y compris la ligne de l'Anse-à-la-Viande).....	1,170 98	3,677 05	3,594 30	3 639 37
Lignes de la Côte du Nord et de Chicoutimi.....	1,933 78	2,230 92	7,418 66	6,800 00
Ligne de la Quarantaine.....	204 57	177 96	724 26	519 06

ONTARIO.

La ligne terrestre et le câble qui relie l'île Amherst, par téléphone, au bureau de télégraphe de Bath, n'a pas subi d'interruption pendant l'exercice.

Les revenus ont été de \$76.92 et les dépenses de \$71.00.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

La construction de la nouvelle ligne entre Battleford et Edmonton *via* Fort-Pitt a été commencée au mois d'août et continuée jusqu'à l'arrivée de l'hiver.

On a établi une ligne à poteaux de fer à partir de Battleford, dans la direction de Fort-Pitt, sur une distance de 33 milles, et une ligne à poteau d'épinette rouge entre Edmonton et Victoria, sur la route de Fort-Pitt, distance de 73 milles. Des bureaux ont été ouverts à Fort-Saskatchewan au mois de décembre et à Victoria au mois de janvier.

Les poteaux destinés à cette ligne,—sauf les 2,800 poteaux de fer pour la ligne de Battleford, section de Fort-Pitt,—ont été fournis à l'entreprise, les contrats stipulant leur distribution sur la route :—

Février, 1886, Edmonton—Fort-Saskatchewan, MM. Ashen McKinnon et Cie, 721 poteaux d'épinette à 98 cents chaque.

Juillet, 1886, Fort-Saskatchewan—Lac-la-Selle, Ashen et Shields, 2,549 poteaux d'épinette, à \$1.55 chaque.

Janvier, 1887, Lac-la-Selle—Fort-Pitt, W. J. Barker, 3,000 poteaux d'épinette, à \$1.16 chaque.

Les travaux de construction, exécutés à la journée sous la surveillance du contrôleur de district H. Giborne, furent repris au commencement de cet été. Un bureau a été ouvert à Fort-Pitt au mois de juin. (Voir la note a.)

La ligne entre Qu'Appelle et Battleford s'étant détériorée graduellement, des crédits furent obtenus pour 1887-88 afin de remplacer une partie des poteaux, et des contrats ont été passés dans ce but, comme suit :—

Avril, 1887, Qu'Appelle—Humbolt, A. C. Vaughan, 2,000 poteaux de cèdre, Qu'Appelle, à \$1.45 chaque.

Juin, 1887, Qu'Appelle—Humbolt, W. H. Duncan, distribution de ces poteaux, \$1,300.

Avril, 1887, Humbolt—Traverse-de-Clark, B. Boyer, 1,800 poteaux d'épinette rouge, distribués, à \$2.00 chaque.

Avril, 1887, de la Traverse-de-Clarke à Battleford, G. F. Tapper, 2,800 poteaux d'épinette rouge, distribués, à \$1.95 chaque.

NOTE a.—Cette ligne a été terminée et mise en opération le 14 du présent mois (août 1887). Aussitôt, l'ancienne ligne, qui passait plus au sud, a été abandonnée. Depuis on a ramassé une certaine quantité de vieux fil métallique qui a été employé provisoirement ailleurs.

Les travaux sont en cours d'exécution, et avant l'hiver ces sections de la ligne seront en bon état.

Les revenus des ligne du Nord-Ouest ont été de \$3,841.69, et les frais d'entretien ordinaire se sont élevés à \$16,693.57.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

En conséquence de l'achèvement du chemin de fer Canadien du Pacifique dans la Colombie-Britannique et de l'établissement de son réseau télégraphique qui aurait inévitablement fait la concurrence aux lignes exploitées par l'État dans cette province pour l'avantage du public, il a été décidé d'accepter l'offre que la compagnie faisait d'acheter les lignes jusqu'ici entretenues par le gouvernement sur la route du chemin de fer ou près de là. Une convention a donc été passée avec la compagnie pour l'exploitation et l'entretien des lignes au nord d'Ashcroft et en dehors de la route du chemin de fer.

Cette convention a pris effet le 1er octobre 1886, et elle dispose des lignes comme suit :

	Milles.	
Victoria à Dungeness, embranchement, y compris le câble.....	19½	} Lignes terrestres, câbles, etc., vendus au C.C.P.
Victoria à Cache-Creek, ligne mère.....	356	
New-Westminster à Port-Moody, embranchement....	7½	
Cache-Creek à Kamloops, embranchement.....	48	
	<u>431</u>	

	Milles.	
Ashcroft à Cache-Creek, nouvelle ligne.....	4	} Lignes exploitées par le C.C.P. pour l'Etat. Convention pouvant prendre fin en n'importe quel temps.
Cache-Creek à Barkerville, ligne mère.....	272½	
New-Westminster à Ladners'-Landing, emb.....	11	
	<u>294½</u>	

Longueur totale des lignes acquises pour 1885-86, 724½ milles.

Les revenus et les dépenses des lignes de la Colombie-Britannique, pendant le trimestre clos le 30 septembre 1887, ont été comme suit, comparés à ceux de la période correspondante de l'exercice précédent :—

	1886.	1887.
Revenus, juillet—Septembre.....	\$8,359 45	\$11,377 09
Dépenses do	8,075 84	11,078 44

RÉCAPITULATION.

(Non compris les lignes des Territoires du Nord-Ouest et de la Colombie-Britannique.)

	Dépenses.		Recettes.		Observations.
	\$	cts.	\$	cts.	
Golfe Saint-Laurent et provinces maritimes.....					Les signaux et les dépêches météorologiques sont transmis gratis.
Ile d'Anticosti.....	1,680	49	533	64	
Iles de la Madeleine (y comp. les lignes de Meat-Cove)	3,639	37	3,677	05	
Cheticamp—Mabou.....	193	06	68	27	
Cap Sable—Barrington.....	291	81	113	86	
Chatham—Escuminac.....	424	16	132	78	
Quarantaine de la Grosse Ile.....	519	06	177	96	
Baie de Fundy.....	1,114	77	635	73	
Côte Nord, Saint-Laurent.....	6,800	00	2,230	92	
Subvention, papeterie, matériel pour réparations et dépenses imprévues, imputables au crédit spécial pour le service du golfe.....	5,019	29			
	19,682	01	7,570	21	
Ontario—Ligne de Bath et de l'île Amherst.....	71	00	76	92	
Total.....	19,753	01	7,647	13	
Les chiffres de 1885-86 étaient.....	17,868	82	4,955	34	

F. N. GISBORNE,

Contrôleur du service des télégraphes de l'Etat.

OTTAWA, 29 août 1887.

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT
 RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE TERRENEUVE.

Numéro.	STATIONS.	Distances intermédiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	MÉMOIRE.
1	Port-au-Basque	Milles. 0	.....	\$ cts. 50 00 ou commis	.....	N. B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que \$50 par année.
2	Phare du Cap Ray	14	.....	50 00 do	.....
	Totaux	14	.....	100 00	.....

Coût de la ligne aérienne, \$1,763.36; intérêt à 5 pour 100, soit..... \$ 90 00

Frais d'entretien et réparations annuels..... 160 00

Total..... \$ 250 00 à porter au budget de 1887-88.

N. B.—Cette ligne est construite en rapport avec le service des signaux, et se raccorde, à Port-au-Basque, avec la ligne aérienne et le câble de la Compagnie de télégraphe Anglo-américain.

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE D'ANTICOSTI
SERVICE INTÉRIEUR D'ANTICOSTI

Numéro.	STATIONS.	Distances inter-médiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	MÉMOIRE.
1	Baie-du-Renard	Milles. 0	.....	\$ cts. 50 00 or com'n.....	.....	N. B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que \$50 par année. Le bureau de la Baie-au-Renard a été fermé en décembre 1886, en conséquence de la résignation de l'agent.
2	Phare de la Pointe-Heath.....	23	T. Gagné	50 00 do	20 juillet 1881	
3	Phare de la Pointe-Sud.....	32½	W. Carter	50 00 do	27 do 1881	
4	Shallop-Oreek.....	17½	B. Bradley	50 00 do	7 do 1881	
5	Lac Salé.....	52½	F. Denault.....	360 00 do	19 oct. 1881	Réparateur général. Plus \$1 par jour lorsque absent en devoir.
6	Phare de la Pointe Sud-Ouest.....	15	Mlle G. Pope..... E. Pope.....	200 00 do 100 00 do	18 oct. 1880 1er août 1882	Opérateur en chef depuis le 1er août 1882. Surintendant de district. Plus \$1 par jour lorsque absent en devoir.
7	Rivière-Jupiter.....	7	.....	50 00 do	.....
8	Rivière à la Loure.....	17½	.....	50 00 do	.....
9	Rivière-Pescie	22	M. Duguay	50 00 do	1er oct. 1886	
10	Cap de l'Aigle (Baie Ellis).....	10	.....	50 00 do	.....
11	Phare de la Pointe Ouest.....	14	A. Malouin.....	50 00 do	1er août 1881	
12	Baie des Anglais.....	3	F. Cabot.....	50 00 do	1er juill. 1882	
	Total.....	214		1160 00		

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT — Suite.
 RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE D'ANTICOSTI.
 GASPÉ

Numéro.	STATIONS.	Distances inter-médiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	MEMO
1	L'Anse-à-Fougère.....	Milles. .....	.....	\$ cts. 50 00 ou commis. ....	.....	N.B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que \$50 par année.
2	Bassin-de-Gaspé.....	28	J. J. Annett.....	150 00 260 00	.6 oct. 1881....	

ESTIMATION DES FRAIS D'ENTRETIEN ET DU REVENU ANNUELS.

Lignes aériennes—Appointements et réparations.....	\$3,000 00
Câbles—Réparations.....	1,000 00
Total.....	\$4,000 00
Moins—Revenu probable.....	500 00
Balance, déficit.....	\$3,500 00

A porter au budget de 1887-88.

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DES ILES DE LA MADELEINE.
SECTION DES ILES DE LA MADELEINE.

Numéro.	STATIONS.	Distances inter-médiaires	Opérateurs,	Appointements annuels.	Date de la nomination.	MÉMOIRE.
1	Amherst.....	Milles. 0	Mlle J. Shea.....	\$ cts. 50 00 on com'n.	1er oct. 1882	N.B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que \$50 par année.
2	Phare d'Amherst.....	9	Wm. Gormier.....	50 00 ou com'n	11 juin 1881	Plus \$30 par année pour loyer. Réparat général.
3	Village de l'Etang-du-Nord.	15	P. Pelletier.....	400 00	1er déc. 1881	Boucle de 2 milles.
4	Phare de do ..	1	T. O'Brien.....	50 00 on com'n.	1er oct. 1883	
5	Cap-aux-Moules.....	8	W. Leslie.....	50 00 ou com'n.	9 août 1881	Boucle de 1 mille. Petit câble de 750 pds. de long.
6	Havre-aux-Maisons.....	28½	P. Jones.....	50 00	1er déc. 1881	
7	Ile-aux-Loups.....	11	N. Clark.....	100 00	25 sept. 1880	Plus \$1 par jour lorsqu'il voyage.
8	Grosse-Ile.....	11	A. LeGourdais, sous-sur.	500 00	17 août 1881	
9	Rocher-aux-Oiseaux.....	Câble	T. Turbide.....	50 00 on com'n.	20 do 1881	
10	Grande-Entrée.....	11	Mlle McPhail.....	50 00	18 fév. 1882	
	Totaux.....	83½		1,350 00		

[1887]

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DES ILES DE LA MADELEINE.
SECTION DU CAP-BRETON.

Numéro.	STATIONS.	Distances inter-médiaires	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	MÉMOIRE.
1	Meat Cove (station du Câble)	Milles. 0	A. B. McDonald	\$ cis. 420 00	7 nov. 1880	N.B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que \$50 par année.
2	Baie d'Achépé	10½	R. G. Zwicker	50 00 ou com'n	1er août 1882	
3	Havre de Neil. } mi-chemin.	15	M. McLeod.	50 00 do	1er avril 1887	
4	Baie d'Iganiche-Nord.	9	J. M. Burke.	360 00 do	1er do 1882	Réparateur général.
5	Havre d'Iganiche.	10½	D. McLennan.	50 00 do	1er avril 1883	
6	Indian-Brook	23	Mlle C. Morrison.....	50 00 do	1er do 1883	N.B.—Cette section est aujourd'hui exploitée et entretenue par la Compagnie du télégraphe <i>Western Union</i> , mais aux frais du gouvernement. L'arrangement est pour dix ans et expirera le 18 avril 1891, mais il peut être résilié en donnant un an d'avis.
7	Baie Sud de Sainte-Anne.....	19		50 00 do		
8	Baddeck (boucle).	13	Mlle Dunlop	50 00 do	1er janv. 1882	
9	Englishtown.....	6	Mlle Bingham.....	50 00 do	19 juillet 1882	
10	Anse de Kelly (Campb'ton-N)	2	C. L. Campbell.....	50 00 do	1er avril 1885	
11	Grand Bras-d'Or.	6		50 00 do		
12	Sydney-Nord.	12½				
	Totaux	128½		1,280 00		

ESTIMATION DES FRAIS D'ENTRETIEN DU RÉSEAU DES ILES DE LA MADELEINE.

Lignes locales. Appointements et réparations	\$4,100 00
Câble. Réparations, disons.....	1,000 00
Total.....	\$5,100 00 A porter au budget,
Moins, revenu probable.....	1,400 00-1887-88.
Balance, déficit	\$3,700 00

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.
SECTION DU CAP-DESABLE.

Numéro.	STATIONS.	Distances inter-médiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	MÉMOIRE.
1	Barrington	Milles. 0	Mlle A. A. Sponagie	\$ cts. 50 00 ou com'n... 18	18 déc. 1883	N. B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que \$50 par année.
2	Newelltown (y compris $\frac{1}{2}$ mille de câble)	11	Mlle S. J. Newell.	50 00 do ... 22	do 1883	
3.	Phare de l'île du Cap-Sable, y comp. $\frac{1}{4}$ de mil. de câble)	6 $\frac{3}{4}$	L. K. Doane.	50 00 do ... 18	do 1883	
	Totaux	17 $\frac{3}{4}$		150 00		

Frais d'entretien et réparations annuels : —

A porter au budget de 1887-88

\$300 00

Estimation du revenu de do

150 00

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT—Suite.

SECTION DE LOW-POINT, CAP-BRETON.

Numéro.	STATIONS.	Distances inter-médiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	MÉMOIRE.
		Milles.		\$ cts.		
1	Lingan	0	.....	50 00 ou com'n.	.....	N.B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que \$50 par année.
2	Phare de Low-Point	5	S. Peters	50 00 do	1er août 1881	
	Totaux	5		100 00		

Frais d'entretien et réparations annuels, évalués comme suit :—
Lignes aériennes—Appointements et réparations..... \$150 00 à porter dans le budget de 1887-88.

SECTION DE LA COTE DE L'EST.

N.B.—Il a été construit, en rapport avec le service des signaux, une ligne terrestre de 208 milles de longueur, entre Causo et Halifax, pour un boni de \$16,000, et cette ligne est maintenant exploitée et entretenue par la Compagnie de télégraphe *Western Union*, sans autres frais.

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE MABOU—CHETICAMP, C.-B.

1	Mabou	0	Mlle M. Finn	50 00 ou com'n.	Avril 1887	N.B.—La commission est de 25 pour 100 sur les recettes d'après le tarif de la ligne du gouvernement, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que \$50 par année.
2	Broad-Cove	20	.....	.....	.....
3	Margaree-Harbor	17	Mme M. A. McLellan	do	do	
4	Cheticamp	16	Mme M. Fiset	do	do	
	Total	53				

Frais d'entretien annuels, évalués à \$650 00 A porter dans le budget de 1887-88.
Estimation du revenu..... 150 00

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE CHATHAM A ESCUMINAC, N.-B.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
1	Chatham	Milles. 0	Cie de télégraphe Grand Nord-Ouest..	\$ cta. 185 00	1885.	Ce montant est payé pour surveiller la ligne et pour le bureau à Chatham.
2	Black-Brook	5½	.....	50 00 ou com'n.	.....	La commission est de 25 pour 100 des recettes, d'après le tarif des lignes de l'Etat, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que \$50 par année. En conséquence de la démission de l'agent, le bureau de Black-Brook a été fermé depuis fév. 1887.
3	Baie-du-Vin	15	Mlle M. Williston.....	50 00 do	1er mars	
4	Escuminac	5½	Mme A. Lewis	50 00 do	1er septembre.	
5	Phare de la Pointe Escuminac	12	H. W. Phillips, jeune..	50 00 do	1er février.....	
	Total.....	42		385 00		

Frais d'entretien, réparations et appointements annuels évalués à \$800 00, à porter dans le budget de 1887-88.
 Estimation du revenu..... 150 00

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA BAIE DE FUNDY, N.-B.

SECTION DE GRAND-MANAN.

Numéro.	STATIONS.	Distances inter-médiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
	<i>Long Eddy Cable Int., à</i>	Milles.		\$ cts.		
1	Flagg's-Cove	3	H. C. Seely (sous-surint.) Mlle C. Daggitt	420 00 50 00	18 nov. 1880. 1er juin 1882.	N.B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que \$50 par année.
2	Woodward's-Cove	6	E. Cameron	50 00 ou com'n.	1er avril 1885.	
3	Grand-Harbour	2	D. H. Covert	50 00 do	1er déc. 1885.	
4	Seal-Cove	4½	O. McLaughlin	50 00 do	1er janv. 1883.	
5	Phare de Southern-Head	5½	Wood McLaughlin	50 00 do	18 do 1881.	
			D. McKay, réparateur.....	60 00	1er mai 1881.	
	Totaux	21		730 00		

[1887]

SECTION DE CAMPO-BELLO.

Numéro.	STATIONS.	Distances inter-médiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
	<i>Liberty Cove Cable Int., à</i>	Milles.		\$ cts.		
1	Welchpool	7½	G. M. Mabee	100 00 ou com'n.	1er déc. 1881.	
2	Eastport, Maine, E. U. A.	½	J. Cushing	100 00	26 do 1881.	
	Totaux	8		200 00		

ESTIMATION DES FRAIS ANNUELS D'ENTRETIEN ET DES REVENUS.

Lignes aériennes—Appointements et réparations	\$1,600 00
Câble—Réparations, disons	1,000 00
Total	\$2,600 00 A porter dans le budget
Moins, revenu probable	700 00 de 1887-88.
Balance, déficit.....	\$1,900 00

[1887]

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT—Suite.
RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE CHICOUTIMI ET DE LA RIVE NORD DU SAINT-LAURENT.
SECTION DE CHICOUTIMI.

Numéro.	STATIONS.	Distances inter-médiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
1	Baie-Saint-Paul.....	Milles. 0	F. Boivin.....	\$ 50 ou comm'n* {	Antér. au 1 ^{er} avril 1885. }	* La commission est de 25 pour 100 des taux établis sur les lignes de l'Etat, avec garantie que le montant ne sera pas moindre que \$50 par année.
2	Saint-Urbain.....	9	A. Boivin.....	50 do	do	
3	La-Croche.....	37 {	A. Gauthier (réparateur)	420 do	15 mai 1887...	
4	Saint-Alexis.....	31½	G. Levoie.....	50 ou comm'n* {	avril 1885... }	
5	Saint-Alphaise de Bagotville	3	A. Simeard.....	50 do	do	
6	Chicoutimi.....	11½	P. A. Guay.....	50 do	18 avril 1886...	
	Total.....	92		720		

[1887]

ENTRETIEN.

Compris dans l'arrangement pour la section de la rive nord.
SECTION DE LA RIVE NORD.

1	Malbaie.....	0	Mme F. Vincent.....	\$ 50 ou comm'n* {	Antér. au 1 ^{er} avril 1885. }
2	Saint-Fidèle.....	10	E. W. Tremblay.....	50 do	do
3	Saint-Siméon.....	11	J. Tremblay.....	50 do	do
4	Baie-des-Rochers.....	12	G. Savard.....	50 do	— juin 1887
5	Biv. aux Canards } boucle...	17	G. Bouillonne.....	50 do	— nov. 1886
6	Saint-Etienne.....	17	J. Savard.....	50 do	Antér. au 1 ^{er} avril 1885. }
7	Tadoussac (¼ mille de câble)	13	D. Lapointe.....	50 do	do
8	Bergeronnes.....	15	M. Savard.....	50 do	do
9	Escumans.....	12	J. H. Topping.....	50 do	do
10	Mille-Vaches.....	16	J. A. Puize.....	50 do	— mai 1887
11	Moulins de Portneuf.....	14½	R. Pincombe.....	50 do	Antér. au 1 ^{er} avril 1885. }
12	Ph. de Portneuf (boucle 3 m.)	9	L. Tremblay.....	50 do	do
13	Sault-au-Cochon.....	7	M. McLaren (réparateur)	420.....	— mai 1886
			{ K. F. Vincent.....	50 ou comm'n* {	

14	Betsiamits.....	31	H. Bélanger.....	50 do	1 ^{er} mai 1887
15	Pointe aux Outardes (câble).....	12	P. O. Bonenfant.....	500 per année.....	1 ^{er} août 1883
16	Pointe Paradis, Manicouagan	18	N. F. Comeau.....	50 ou comm'n.....	15 octobre 1883
17	Rivière Godbout (câble).....	26	L. F. Faffard.....	50 do	28 déc. 1883
18	Pointe des Monts.....	184	Mme Poulin.....	50 do	16 mai 1884
19	Baie de la Trinité.....	7½	Bur. du survint de district	180.....	
20	Rivière Penticôte.....	31	P. E. Vignault.....	50 do	2 janv. 1884
21	Sept-Îles.....	100	D. Poirier.....	50 do	1 ^{er} mai 1885
22	Rivière Moisie.....	18			
23	Poste de Mingan.....	(est.) 110			
24	Pointe aux Esquimaux.....	19			
25	Natashquan.....	64			
26	Wapitegum.....	60			
27	Shematica.....	83			
28	Bonne-Espérance.....	49			
29	Anse au Blanc-Sablon.....	24			
30	Baie de Forteau.....	12			
31	Phare de la Pointe Amour.....	4½			
	Total.....	820		2,050	

La longueur totale de ligne aérienne et de câble entre la Malbaie et Moisie est de 366½ milles.

[1887]

COUT ESTIMATIF DE L'ENTRETIEN ANNUEL.

Chicoutimi et rive nord jusqu'à Moisie.....	\$7,500 00
Réparations au câble.....	500 00
A porter dans le budget de 1887-88.....	\$8,000 00
Evaluation du revenu.....	2,200 00

191

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT—Suite.

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA QUARANTAINE DE LA GROSSE-ISLE.

Numéro.	STATIONS.	Distances inter-médiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	MÉMOIRE.
1	Québec.....	Milles. 0	Cie de télégraphe du Grand Nord-Ouest.	\$ cts. 185 00	.....	Montant payé pour surveiller la ligne, y compris le loyer de la ligne scrienne de Québec à L'Ange-Gardien,—soit \$35 par année.
2	L'Ange Gardien..... Saint-Pierre (¼ mille de câble)	13 4	J. Turcott.....	50 00 ou com'n.....	1er mars 1885	La commission de 25 pour 100 du tarif des lignes de l'Etat, avec garantie que le montant ne sera pas moindre que \$50 par année.
3	Sainte-Pétronille	4½	Mlle. L. Chabot.....	50 00 do	20 déc. 1884	Le bureau de Sainte-Pétronille a été fermé depuis septembre 1886, en conséquence de la résignation de l'agent.
4	Saint-Laurent	6½	H. Bernard.....	50 00 do	1er janv. 1885	
5	Saint-Jean	7	M. Emond.....	50 00 do	1er mars 1885	
6	Saint-François (y compris câble de 3½ milles)	6½	M. Langlois.....	50 00 do	1er sept. 1885	
7	Bur. de la quarant., Grosse-Île do	9	(Téléphone).....	50 00 do	.....
8	Hôpital de	1½		.....	
	Total	52		485 00		

COUT ESTIMATIF DE L'ENTRETIEN ANNUEL.

Appointements et réparations.....	\$ 850 00
Réparations au câble.....	300 00
A porter au budget de 1887-88.....	
Revenu estimatif	\$1,150 00
	\$ 200 00

[1887]

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT.

ONTARIO: RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE BATH À L'ILE AMHERST.

Numéro.	STATIONS.	Distances inter-médiaires.	Agents.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	MEMO.
1	Bath	0	F. W. Armstrong.....	\$50 00	15 nov. 1885	Comptable et agent général.
2	Emerald..(¼ mille de câble)	3½	M. Fowler et Mc Guinness.	Comm. de 25 p. 100	do	La commission est payée à même les recettes de la ligne de l'Etat.
3	Stella	4½	J. S. Neilson.....	do	do	
	Total	8				

Cette ligne est exploitée avec des téléphones.

Coût estimatif de l'entretien annuel..... \$250 00

Le revenu couvrira environ la dépense d'entretien.

[1887]

7—13

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT—*Suite*.
LIGNES DANS LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.
SECTION DE QU'APPELLE À EDMONTON.

Numéro.	STATIONS.	Distances intermédiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Memo.
1	Qu'Appelle.....	Milles. 0	E. W. Warner.....	\$ 7.00 cts.	janv. 1883	
2	Fort-Qu'Appelle.....	17	Mlle A. Johnston.....	600 00	1er mars 1885	
3	L'onchwood.....	46	A. Von Lindt-burg.....	600 00	1er nov. 1883	
4	Humbolt.....	78	J. M. Anderson.....	720 00	1er mai 1884	
5	Traverse-de-Clarke.....	55	J. Molloy, agent.....	720 00	1er oct. 1884	
6	Henrietta.....	38	E. Harrington, réparateur.....	600 00	1er oct. 1886	
7	Battleford.....	47	W. Salsbury, réparateur.....	720 00	1er oct. 1886	
8	Fort-Pitt.....	89	H. Richardson, agent.....	720 00	1er avril 1886	
9	Moose-Hill-Creek.....	62	Geo. Oates, réparateur.....	720 00	1er juill. 1887	
10	Victoria.....	76½	W. E. McKinlay, réparateur.....	720 00	..... 1887	
11	Fort-Saskatchewan.....	49	W. C. Gillis, réparateur.....	720 00	janv. 1887	
12	Edmonton.....	24	W. G. Ross, agent.....	25 p. 100 dec	dec. 1885	
			A. Taylor, agent.....	720 00	Antér. à 1882	
			W. McKay, réparateur.....	720 00	1er mai 1886	
13	Ligne d'embranchement— Traverse-de-Clarke.....	0	J. St. Denis.....	720 00	nov. 1886	
14	Saint-Laurent.....	60	E. J. Rankin.....	720 00	mars 1887	
15	Ligne d'embranchement— Traverse-de-Clarke.....	0	Voir note a.			
16	Saskatoon.....	14				
	Edmonton.....	0				
	Saint-Albert.....	9				
	Total.....	687½		11,880 00		

NOTE. La nouvelle ligne de Battleford à Edmonton via Fort-Pitt et Victoria a été terminée le 14 août 1887, et à cette date l'ancienne ligne via Strang et Leduc a été abandonnée.

a. Les lignes d'embranchement de Saskatoon et Saint-Albert sont exploitées avec des téléphones.

Coût estimatif de l'entretien annuel—appoint., fournit, et répar., y compris la section de la Montagne-de-Bois—à porter au budget de 1887-88, \$20,000.

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT—*Suite*.
LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DU NORD-OUEST.—SECTIONS DE LA MONTAGNE-DE-BOIS ET DU FORT-MACLEOD.

No.	STATIONS.	Distances intermédiaires.	Opérateur.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Memo.
1	Ligne du Fort-MacLeod— Jonction de Galt.....	Milles. 0		\$ cts.		
2	Leibridge.....	107				
3	McLeod.....	28½				
4	Fort-MacLeod.....	½				
1	Ligne de la Montagne-de-Bois— Mâchoire-Original.....	0	H. Rutherford.....	240 00		
2	Montagne-de-Bois.....	90½	J. S. Macdonald.....	720 00		
	Total.....	226½		\$960 00		

La ligne du Fort-MacLeod a été louée à la Cie de Houille et de navigation du Nord-Ouest, à 5 pour 100 du coût de construction, annuellement.

La ligne de la Montagne-de-Bois est exploitée directement, comme partie du service de télégraphe de l'Etat.

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT, COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Bureau.	Distances intermé- diaires.	Noms.	Positions.	Appointe- ments mensuels.	Date de la nomination.	Memo.
	Milles.			\$ cas.		
Ashcroft-Station.....	0	C. P. Ry.....	Opérateur et réparateur..	60 00	16 février 1885	Ces lignes sont maintenant exploitées par la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique, pour l'Etat. L'arrangement se terminant à volonté.
Cache-Creek.....	4	H. L. Good.....	do	60 00	1er do 1883	
Clinton.....	26	J. A. LeBourdais.....	do	50 00	1er mai 1880	
Bridge-Creek.....	53	Wm. Walker.....	do	60 00	— juin 1866	
Soda-Creek.....	78	Henry Yeates.....	do	47 00	28 avril 1882	
Quesnelle.....	54½	Miss I. Barlow.....	do	.....	.....
Stanley.....	48	W. W. Dodd.....	do	83 33	17 février 1873	
Barkerville.....	13	James Stone.....	do et réparateur...	.....	.....
	276½					
<i>Embranchement.</i>						
New-Westminster.....	} 18	J. H. Good.....	Opérateur.....	Commission.	22 nov. 1884	
Ladner's-Landing (½ mille, câble).....					\$350 33	
Total.....	294½				\$4,200 par an.	

Coût estimatif de l'entretien, y compris les réparations générales de la ligne, \$6,500, à porter au budget de 1887-88.

ANNEXE No 18

—
LISTE

DES

JETÉES ET QUAIS DE L'ETAT

DANS LES

PROVINCES D'ONTARIO ET QUÉBEC.

ANNEXE No 18.

JETÉES ET QUAIS DE L'ÉTAT.
PROVINCE DE QUÉBEC.

N° de renvoi, 63,235.

Localités.	Comtés.	Longueur totale.	Largeur	Hauteur à l'extrémité.	Bloc.		Profondeur de l'eau à l'extrémité.		Date du commencement des travaux.	Observations.
					Longueur.	Pieds.	Largeur.	Pieds.		
Etang du Nord, Iles de la Madeleine, Iles aux Gochans, Iles de la Madeleine, New Carlisle.	Gaspé.	450	28	22	313	12	15	1881	Ouvrage commencé en 1884. Ouvrage terminé. La municipalité a fourni \$1,500 pour son exécution.	
Newport.	do	225	20	17	90	4½	12½	1881	Jetée terminée. La municipalité a ajouté \$5,500 au crédit voté par le parlement pour cet ouvrage.	
Orléans	do	580	30½	20	150	1½	15½	1878	En 1885 il a été fait 100 pieds de pilotage sur le côté est du chenal.	
Matane	Rimouski.	655	20	20	30	2	16	1876	Cet ouvrage a été terminé en 1883.	
Rivière Blanche.	do	2,500	20	26	150	30	28	1853	Cette jetée est bien entretenue par le chemin de fer Intercolonial.	
Rimouski	do	1,040	20	30	80	30	34	1884	4½ pieds en voie de construction.	
Bic	do	980	30	42	334	50	34	1881	Le prolongement du bloc sera bientôt terminé.	
Trois-Pistoles.	Témiscouata.	1,641	30	42	104	4	21	1882	Terminé en 1884.	
Rivière-du-Loup	do	1,088	18	28	50	7½	24½	1875	Construit en 1875-76-77 par le gouvernement provincial et la municipalité. Depuis 1879 les travaux ont été continués et terminés par le gouvernement fédéral.	
Anse-du-Portage	Chicoutimi.	366	26	29	77	55	29	1860	Construite par la municipalité en 1860; incendiée en 1870; reconstruite par le gouverneur en 1875. Cette jetée a été récemment prolongée.	
Anse-Saint-Jean	do	282	70	28	127	30	19	1873	Construit en 1874 par la Cie dite The St. Lawrence Steam Co. En 1874 le gouvernement a en pris possession et il l'entretient dep. 1880.	
Saint-Alphonse de Bagotville.	do	445	24	49	77	29	47	1860		
Chicoutimi.	do	282	70	28	127	30	19	1873		

Rivière-Quéulle	Kamouraska.	1,319	28	42	237½	51	14	32	1852	Phare à l'extrémité de la jetée.
Sainte-Anne de la Poésie.	do	100	30	35	42½	18	37	1880	Construit en 1884.	
Saint-au-Cochon	Charlevoix.	158	30	42½	108	70	24	44	1850	Ouvrage terminé en 1881.
Malbaie, Cap l'Argie	do	900	30½	36	80	45	15	34	1852	Jetée terminée en 1852.
Pic	do	730	30	36	200	200	12	29	1881	Phare sur le bloc.
Eboulements.	do	200	30	42	200	16½	12	21	1874	Construit par les habitants avec le crédit du parlement.
Baie-Saint-Paul, Cap aux-Orbesaux	do	263	32	42	200	6	24	1875	Un bloc de 30 x 30 a été construit par les habitants; le reste par le gouvernement.	
Bloc, Baie-Saint-Paul	do	463	20	24	48	51	7½	25½	1852	Terminé en 1877-78.
Ile-aux-Coudres	do	1,104	31	34	75	36	6	24	1882	Ouvrage terminé en octobre 1884.
Saint-Jean, Port-Joli	L'Islet.	642	25	32	36	10	31	1882	Terminé en 1866. Il a été prolongé en 1882.	
L'Islet	do	345	25	36	50	37	6	22	1879	Terminé en 1848.
Ile aux Grues.	Montnagry.	400	48	19	159	27	12	20	1879	Commencé en 1879 et terminé en 1882.
Grosse-Ile, Quai Est.	do	480	30 et 25	24	90	30	7	23	1880	Le prolongement de 100 pieds en bloc est terminé.
do do O.	do	651	30	27	50	37	6	22	1882	Construit par la municipalité à l'aide du fonds d'emprunt municipal.
Saint-Thomas.	do	583	20	34	104	32	7	23	1881	Terminé en juin 1886.
Berthier (en bas).	do	175	66	10	98	43	5	17	1883	Il y a 6½ pas d'eau à mi-marée basse et 8½ à mi-marée haute. Cette jetée a été terminée en '82.
do do	do	3,080	24	9	104	32	7	23	1880	Ce quai a été construit par la municipalité et appartient à une compagnie. Le gouvernement y ayant construit un phare, il a toujours entretenu le quai depuis.
Bellechasse.	do	400	30	18	50	44	7	23	1881	Il y a un phare à l'extrémité de cette jetée.
St-François I. d'Orl.	Montmorenci.	480	30 et 25	24	90	30	7	23	1881	Sec à marée basse. A marée haute (des petites mers) il y a 7 pieds d'eau, et 12 pieds à marée haute (des grandes mers).
Sainte-Famille	do	651	30	16	104	32	7	23	1880	Commencé en 1882 et terminé en 1883.
St-Jean, I. d'Orléans	do	583	20	10	98	43	5	17	1880	Il y a, sur le côté sud du Chena-du-Moine, quatre brise-glaces. Ils ont été construits en 1883.
St-Laurent	do	175	66	10	104	32	7	23	1881	Un quai.
Québec, quai de la R.	do	3,080	24	9	104	32	7	23	1881	
Québec, hôpital de la marine.	do	1,460	30	22	98	43	5	17	1880	
Écureuils.	Portneuf.	30	20	16	104	32	7	23	1881	
Nicolet.	Nicolet.	10	10	10	98	43	5	17	1880	
Yamachoué.	Saint-Maurice.	1,460	30	22	98	43	5	17	1880	
Chenal-du-Moine.	Richelieu.	30	20	16	104	32	7	23	1881	
Berthier.	Berthier.	183	20	17	186	66	10	17	1883	
Lavaltrie.	do	20	17	17	54	30	10	17	1883	
Lanoraie.	do	20	23½	23½	70	30	9½	17	1883	

JETÉES RIQUAIS DE L'ÉTAT.—Suite.

PROVINCE DE QUÉBEC.—Fin.

Localités.	Comtés.	Longueur totale.	Largeur.	Hauteur à l'extrémité.	Bloc.		Profondeur de l'eau à l'extrémité.		Date du commencement des travaux.	Observations.
					Longueur.	Largeur.	Minime.	Grande.		
		Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.		
Agnes, lac Mégantic.	Compton	435	30	13	80	20	6	11	1882	
Propolis do	do	165	12	13	20	20	6	11	1883	
Lourdes do	do	190	18	14	30	20	6	11	1883	
L'Assomption do	L'Assomption	101	69	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Saint-Sulpice do	do	195	20	16	51	33	10	10 $\frac{1}{2}$	.....
Saint-Timothee do	Beaubarnois	.....	.....	.....	100	24	9	13	1882	
Ste-Anne de Bellevue	Jacques-Cartier.	120	24	18	.....	.....	.....	.....	1885	
Lacolle do	Missisquoi	100	100	16	.....	.....	8	14	1884	Construit en 1884, à l'entreprise.
Cedres do	Soulanges.	.....	.....	.....	114	34	7 $\frac{1}{2}$	11 $\frac{1}{2}$	1881	Ce débarcadere a été construit en 1881.
Saint-Dominique do	do	64	24	.....	73	17	15	17	1880	do
Coteau-Landing do	do	886	12	12	200	24	8	12	.....	La superstructure a été refaite en 1885.
Saint-Zotique do	do	1,128	12	14	100	24	9	13	1882	Cette jetée a été terminée en 1885.
Saint-Amand do	Huntingdon	34 et 18	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1862	Sur la rive sud du lac Saint-François.

JETÉES ET QUAIS DE L'ÉTAT—Suite.

PROVINCE D'ONTARIO.

Havres.	Comtés.	Lacs.	Longueur.		Révétement ou pilotage.	Brise-lames.	Longueur totale.	Largeur.	Profondeur de l'eau à l'entrée.		Dépense faite par le gouvernement, les compagnies locales, les autorités municipales ou les commissaires du port.	Observations.
			Jetée du N. ou de l'Est.	Jetée du S. ou de l'Ouest.					Minime.	Grande.		
			Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.		
L'Original	Prescott	Rivière Ottawa	1,590	1,650	1,050	...	4,290	...	7	21	Municipalité locale et gouvernement. Compagnie, conseil municipal et gouvernement.	Const. en 1858 Les part. au-dessus de l'eau b. ont été rec. en 1883-84. Ces travaux furent commencés en 1829.
Cobourg	Northumber-land-Ouest.	Lac Ontario	1,471	1,641	6,863	300	9,774	20-30	12	16	Compagnie, commissaires et gouvernement.	Les travaux furent commencés en 1832.
Port-Hope	Durham-Est...	do	...	...	...	...	...	...	12	16	Compagnie, commissaires et gouvernement.	Les travaux furent commencés en 1832.
Newcastle	Durham-Ouest	do	880	600	730	...	2,210	15-30	12	16	Compagnie, commissaires et gouvernement.	Les travaux furent commencés en 1845.
Port-Darlington	do	do	1,180	1,620	...	...	2,800	20-30	12	16	Compagnie, commissaires et gouvernement.	Les travaux furent commencés en 1845.
Oshawa	Ontario-Sud ...	do	...	...	...	...	815	20-30	11	15	Compagnie et gouvernement.	Les travaux furent commencés en 1845.
Whitby	do	do	390	645	1,760	...	2,795	20-30	11	15	Compagnie et gouvernement.	Les travaux furent commencés en 1845.
Pickering	do	do	685	835	1,460	...	1,460	15-30	12	16	Township, commissaires du havre et gouvernement.	Le quai fut commencé en 1833.
Toronto (quai de la Reine),	York	do	...	...	...	...	1,091	30	12	16	Gouvernement et commissaires du havre.	Le quai fut commencé en 1833.
Amélior. du port de Toronto.	do	do	...	...	11,380	...	...	11	...	...	Gouvernement	Les travaux furent commencés en 1829.
Oskville	Halton	do	640	500	422	...	1,562	15-50	7	11	William Osholm et gouvernement.	do
Jetées Burlington Port-Maitland ...	Wentworth ... Monck	do	2,307	2,710	...	...	5,017	20-40	14	16	Gouvernement	Ces jetées forment l'entrée du Broad Oreek du canal Welland.
Port-Dover	Norfolk-Sud ...	do	1,020	1,020	...	...	2,040	...	10	13	Gouvernement et commissaires du havre.	Les travaux furent commencés en 1833-34.

JETÉES ET QUAIS DE L'ÉTAT—Suite.

PROVINCE D'ONTARIO—Fin.

Havres.	Comtés.	Lacs.	Longueur.		Relevement ou pilotage.	Brise-james.	Longueur totale.	Profondeur de l'eau à l'entrée.		Dépense faite par le gouvernement, les compagnies locales, les autorités municipales ou les commissaires du havre.	Observations.
			Pds.	Pds.				Minime.	Grande.		
Port-Burwell	Elgin-Est	Lac Erie	570	856	1,100	.....	2,820	Pds. 9	Pds. 12	La Cie du port et le gouvernement.	Les travaux furent commencés en 1837.
Port-Bruce	do	do	700	755	.....	1,450	.....	11½	14½	do	Ces travaux furent commencés en 1827.
Port-Stanley	do	do	1,150	1,870	720	.....	3,740	.....	.....	Le gouvernement et le gouvernement, ainsi que la Cie de chemin de fer London et Port-Stanley.	
Morpeth	do	do	400	500	.....	800	.....	10	13	B. Hill, jetée de l'est, et le gouvernement, jetée de l'ouest.	Ces travaux furent commencés en 1844.
Rondeau	Kent	do	780	1,080	2,000	3,860	30-40	18	15	L'autorité municipale et le gouvernement.	Les jetées ont été réparées en 1854-85.
Kingsville	Essex-Sud	do	880	440	750	2,070	20-50	12	14½	Le gouvernement et le township de Hanley.	
Bayfield	Huron-Sud	Lac Huron	820	875	.....	1,695	20-30	11	17½	Le gouvernement	Havre de refuge.
Goderich	Huron-Ouest	do	1,320	1,520	720	3,560	30	14	8½	Le gouvernement	
Port-Albert	do	do	290	120	.....	410	20	5	15½	Le gouvernement et la municipalité.	
Kincardine	Bruce-Ouest	do	905	880	1,905	3,690	30	12	19½	Le gouvernement	Construit en 1856 et 1857.
Inverhuron	do	do .....	.....	.....	.....	450	15-30	16	15½	Le gouvernement et la Cie locale.	
Port-Elgin	do	do	380	.....	.....	1,350	20	12	17½	La municipalité, subventionnée par le gov., a construit le quai. Le brise-james, etc., ont été construits par le gouvernement.	
Southampton et Ile Chantry	do	do	820	.....	4687	5,507	20-30	14	.....	.....

Wiaiton	Grey-Nord	B. Georgienne	.....	.....	.....	1,235	20	14	17½	Le gouvernement	Construit en 1883.
Big-Bay	do	do .....	.....	.....	.....	452	14-25	11½	15	L'autorité locale et le gouvernement.	Construit en 1877 et 1881.
Owend-Sound	do	do .....	.....	2,470	.....	2,470	20	14	17½	Le conseil de ville et le gouvernement.	Ces travaux ont été exécutés en 1881-82.
Meaford	Grey-Est	do	775	.....	895	110	20-30	14	17½	Le conseil municipal, et le gouvernement.	Les travaux furent commencés en 1856.
Thornbury	do	do .....	.....	.....	.....	420	15-30	12	15½	La municipalité et le gouvernement.	
Collingwood	Simcoe-Nord	do .....	.....	.....	.....	3,190	20-24	11	14½	Le gouvernement et la Cie du chemin de fer du Nord.	Le brise-james, d'une longueur de 790 pds, a été construit en 1874-75. Un prolongement de 600 pds au quel de l'est a été donné à l'entreprise.
Port-Arthur	Algoma	Lac Supérieur.	640	.....	2000	2,640	20-30	.....	14	Le gouvernement	Jetée construite en 1870. Le brise-james, d'une longueur de 2,000 pds, a été donné à l'entreprise.

ANNEXE N^o 19.

ÉTAT TABULAIRE

INDIQUANT LES DATES DE

L'OUVERTURE ET DE LA CLOTURE DE LA NAVIGATION

AUX

PRINCIPAUX PORTS DU CANADA!

SUR LES BORDS DE LA MER ET DANS LE GOLFE, AINSI QUE SUR LE
FLEUVE ET LES LACS DU SAINT-LAURENT;

AUSSI LES

PORTS QUI SONT OUVERTS À LA NAVIGATION TOUTE L'ANNÉE.

ANNEXE No 19.

N^o de renvoi, 83,309.N^o 1.—TABLEAU indiquant la date de la clôture de la navigation dans l'automne de 1886, et celle de l'ouverture au printemps de 1887.

Nom du port.	On situé.	Clôture en 1886.	Ouverture en 1887.	Observations.
Charlottetown, I. P.-E.....	Golfe Saint-Laurent.....	29 déc.	26 avril	Marées du printemps, 9½ pds ; petites marées, 8 pds. Profondeur de l'eau à l'eau basse, au quai du chemin de fer, 20 pds.; au quai de la Reine, 14 pieds.
Georgetown N.-E.....	do	8 fév. '87..	6 do	Les grandes marées montent 5½ pds.; les petites, 4 pds.
Pictou,	do	30 déc.	11 do	Le bateau-passeur <i>Mayflower</i> continu ses voyages jusqu'au 14 fév. 1887, et les reprit le 23 mars 1887. Les petites marées montent environ 4½ pds.; les grandes, 6 à 7 pds.
Sydney do	do	7 janv. '87..	26 do	Les grandes marées montent 4 pds.; les petites, 2½ pds.
Shediac, N.-B.....	do	10 déc.	7 mai	Les grandes marées montent 10 pds.; les petites, 6 pds.
Campbellton P. Q.....	Bas-de-Chaleurs.....	4 do	6 do	Les grandes marées montent 5 pds
Percé, do	Golfe Saint-Laurent.....	5 do	20 avril	La différence du flux et du reflux est d'environ 6 pds.
Bassin de Gaspé do	do	11 do	9 mai	Les grandes marées montent 2½ pds.
Tadoussac do	Rivière Saint-Laurent.....	22 nov	23 avril	La différence du flux et du reflux est de 13 à 18 pds.
Quebec do	do	24 do	30 do	
Sorel do	Rivière Richelieu.....	3 déc.	2 mai	
St-Jean do	do	27 nov.	27 avril	
Montreal do	Rivière Saint-Laurent.....	4 déc.	1er mai	
Kingston, Ont.....	Lac Ontario.....	30 do	19 avril	
Belleville do	do	30 nov.	25 do	
Port-Hope do	do	7 déc.	7 do	
Toronto do	do	4 do	12 do	
Port-Stanley do	Lac Érié.....	6 do	4 do	
Port-Dorver do	do	4 do	8 do	
Windsor do	Rivière Détroit.....	27 do	5 janv.	Ces dates sont celles du dernier et du premier arrivage de ports éloignés. On peut dire que ce port n'est jamais fermé, car les bateaux-passeurs traversent constamment entre cet endroit et le Détroit.
Sarnia do	Lac Huron.....	15 do	4 avril	
Goderich do	do	30 nov.	2 mai	
Kingcardine do	do	28 do	20 avril	
Owen-Sound do	Baie Georgienne.....	11 déc.	30 do	
Oaklingwood do	do	3 do	20 do	
Warton do	do	24 do	23 do	
Sault-Ste-Marie do	Lac Supérieur.....	4 do	1er mai	
Port-Arthur do	do	20 do	11 do	
Winnipeg, Man.....	Rivière Rouge.....	4 nov.	25 avril	

J. A. PHILLIPS,

OTTAWA, 2 août 1887.

N° 2—ÉTAT indiquant les ports du Canada qui sont ouverts toute l'année.

Nom du port.	Comté.	Province.	Profondeur de l'eau à l'eau basse.	Observations.
Annapolis	Annapolis	Nouv.-Écosse...	15 à 20	Dans les hivers rigoureux il se forme une glace mince, mais les vapeurs à hélice peuvent toujours entrer.
Barrington	Shelburne	do	12 à 20	À un mouillage. Quais à sec à l'eau basse.
Digby	Digby	do	18	Envir. 10 pds. d'eau au bout de la jetée.
Halifax	Halifax	do	20 à 30	Aux quais. 70 à 100 pds. dans le havre.
Liverpool	Queen's	do	7	Sur la barre. A Brooklyn 24 pieds.
Lockport	Shelburne	do	8	
Lunenburg	Lunenburg	do	12	
Parrsboro'	Cumberland	do .....	.....	A sec à l'eau basse.
Shelburne	Shelburne	do	40 à 60	
Yarmouth	Yarmouth	do	13	
Saint-André.....	Charlotte.....	N.-Brunswick ..	14	Dans le havre intérieur.
Saint-Jean.....	Saint-Jean.....	do	20	À l'entrée du havre. 60 pieds dans le havre.
St-Stephens	Charlotte	do	6	30 pieds sur le banc, 4 milles en aval de la ville.
*Tadoussac.....	Saguenay	Québec	30 à 50	
Windsor.....	Essex	Ontario .....	.....	Les bateaux-passeurs traversent la rivière Détroit tout l'hiver.

* Voir observations touchant le havre de Tadoussac dans l'annexe n° 8 du rapport général de 1867-1882.

Victoria, Nanaimo, Burrard-Inlet et tous autres ports dans la Colombie-Britannique, jusqu'à la rivière Skeena, sont toujours ouverts. New-Westminster est sujet à être fermé pendant 7 à 15 jours. Voir télégramme n° 34,027 de l'hon. J. W. Trutch, 3 mai 1883.

Marées dans la Colombie-Britannique :—A Victoria les grandes marées ordinaires montent de 7 à 10 pieds ; les petites, 5 à 8 pieds ; à Nanaimo, les grandes marées ordinaires montent de 14 pieds ; les petites, 11 pieds ; à Westminster, les grandes mers ordinaires montent de 7 pieds ; les petites, de 4 pieds ; à Hastings, Burrard-Inlet, les grandes mers ordinaires montent de 16 pieds ; les petites, 12 pieds ; à Port-Moody, les grandes mers ordinaires montent de 10 à 12 pieds ; les petites, 5 à 6 pieds. Voir télégramme de l'hon. J. W. Trutch, 25 octobre 1883, n° 39,810.

ANNEXE No 20.

TABLEAU COMPARATIF

INDIQUANT LE

NOMBRE DE BATIMENTS, LEUR TONNAGE COLLECTIF

ET LE

CHIFFRE DE LEURS ÉQUIPAGES

QUI SONT ARRIVÉS DE LA MER

AUX PORTS D'HALIFAX, N.-E., DE SAINT-JEAN, N.-B., DE CHARLOTTE-
TOWN, I.P.-E., DE QUÉBEC ET DE MONTRÉAL, PROVINCE
DE QUÉBEC, ET DE VICTORIA, C.-B.,

Depuis 1868 jusqu'à 1885.

ANNEXE No 20.

TABLEAU indiquant le nombre de bâtiments—avec leur tonnage collectif et le nombre de leurs équipages—qui sont arrivés de la mer, jusqu'au 30 juin, chaque année, depuis la confédération, aux ports d'Halifax, N.-E.; de Saint-Jean, N.B.; de Charlottetown, I.P.-E.; Québec, Montréal, P.Q., et de Victoria, C.-B.

Port.	Année.	Nombre de bâtiments	Nombre de tonneaux.	Nombre d'hommes d'équipage.	Observations.
Halifax, N.-E.	1868	1,089	274,089	16,562	La Nouvelle-Ecosse est entrée dans la Confédération le 1er juillet 1867.
	1869	1,292	288,682	16,022	
	1870	1,251	311,357	16,319	
	1871	1,266	302,338	15,581	
	1872	1,387	363,847	20,211	
	1873	1,384	372,985	19,803	
	1874	1,074	316,955	15,800	
	1875	1,215	354,274	18,188	
	1876	1,067	374,705	16,621	
	1877	1,076	494,638	20,358	
	1878	917	473,423	18,862	
	1879	959	391,448	18,725	
	1880	1,070	529,663	21,143	
	1881	7,157	601,398	23,630	
	1882	1,168	575,529	23,806	
	1883	1,079	540,583	21,166	
	1884	1,093	565,862	22,402	
1885	944	601,112	21,896		
		28,900	7,732,698	347,095	
Saint-Jean, N.-B	1868	993	374,429	10,046	Le Nouveau-Brunswick est entré dans la Confédération le 1er juillet 1867.
	1869	1,413	502,083	13,320	
	1870	1,613	471,297	13,382	
	1871	1,575	442,837	12,371	
	1872	1,562	420,860	12,056	
	1873	1,270	406,442	11,537	
	1874	1,320	480,473	12,563	
	1875	1,131	377,614	10,593	
	1876	994	376,939	8,090	
	1877	1,115	421,060	10,051	
	1878	1,206	396,330	9,867	
	1879	1,055	376,919	9,711	
	1880	1,424	462,880	12,337	
	1881	1,444	444,546	12,548	
	1882	1,536	493,783	14,059	
	1883	1,632	468,743	13,777	
	1884	1,904	484,471	19,646	
1885	1,740	401,547	15,391		
		25,237	7,811,523	222,795	
Charlottetown, I.P.E	1874	173	51,478	2,116	L'île du Prince-Edouard est entrée dans la Confédération le 1er juillet 1873.
	1875	196	57,609	2,176	
	1876	184	68,521	2,305	
	1877	350	79,893	3,391	
	1878	288	65,716	2,932	
	1879	479	79,330	3,832	
	1880	255	64,281	2,598	
	1881	288	64,322	2,635	
	1882	196	50,038	2,018	
	1883	125	14,282	1,660	
	1884	184	50,544	2,145	
	1885	210	53,024	2,742	
		2,877	7,6,048	30,550	

TABLEAU indiquant le nombre de bâtiments—avec leur tonnage collectif et le chiffre de leurs équipages—qui sont arrivés de la mer, jusqu'au 30 juin, etc.

Port.	Année.	Nombre de bâtiments.	Nombre de tonneaux.	Nombre d'hommes d'équipage.	Observations.	
Québec,	Qué	1868	910	628,866	18,520	Québec est entré dans la Confédération le 1er juillet 1867.
		1869	952	640,087	19,205	
		1870	1,091	756,078	21,931	
		1871	844	623,474	18,741	
		1872	1,002	783,316	21,730	
		1873	917	734,937	20,827	
		1874	971	789,433	22,658	
		1875	854	639,235	19,818	
		1876	949	744,252	20,107	
		1877	983	855,101	21,489	
		1878	910	802,930	19,499	
		1879	642	601,490	15,610	
		1880	657	665,688	17,221	
		1881	783	802,186	19,888	
		1882	642	676,327	17,675	
		1883	682	737,059	18,687	
		1884	693	767,395	19,351	
		1885	541	620,352	15,963	
		14,033	12,884,756	353,870		
Montréal,	do	1868	253	160,553	7,339	
		1869	261	168,824	7,921	
		1870	340	228,121	9,366	
		1871	346	247,313	10,300	
		1872	435	311,567	11,724	
		1873	422	307,453	11,867	
		1874	384	306,782	11,633	
		1875	354	297,363	10,972	
		1876	337	285,609	9,881	
		1877	303	279,197	1,208	
		1878	325	309,261	9,679	
		1879	300	349,712	10,763	
		1880	374	427,057	13,269	
		1881	400	484,028	13,754	
		1882	347	373,412	11,934	
1883	318	405,496	12,541			
1884	360	493,799	14,434			
1885	303	460,625	12,957			
		5,844	5,896,174	191,532		
Victoria,	C.-B.	1872	292	131,696	4,487	La Colombie-Britannique est entrée dans la Confédération le 20 juillet 1871.
		1873	408	169,414	5,829	
		1874	401	156,197	5,744	
		1875	453	193,481	7,090	
		1876	524	302,199	11,706	
		1877	523	312,165	11,569	
		1878	488	358,924	11,443	
		1879	514	377,705	10,891	
		1880	471	356,649	10,132	
		1881	467	338,693	9,297	
		1882	488	398,034	11,792	
1883	702	501,963	15,934			
1884	823	511,203	24,113			
1885	809	395,106	22,226			
		7,363	4,484,722	162,253		

ANNEXE No 21.

É T A T

INDIQUANT LE

NOMBRE ET LE TONNAGE DES BATIMENTS

CONSTRUITS AUX PRINCIPAUX

CHANTIERS DE CONSTRUCTION DE NAVIRES AU CANADA

DEPUIS 1868 JUSQU'A 1885 (INCLUSIVEMENT).

ÉTAT indiquant le nombre et le tonnage des bâtiments construits dans les principaux chantiers au Canada, depuis 1868 jusqu'à 1885—*Fin.*

Année	QUÉBEC.						MONTREAL.						ONTARIO.												
	PRINCE-EDOUARD.			Charlottetown.			Québec.			Montréal.			Sainte-Catherine.			Toronto.			Kingston.						
	Vap.	Voiliers.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Vap.	Voiliers.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Vap.	Voiliers.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Vap.	Voiliers.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	
1868	..	..	..	..	..	..	2	344	56	23,649	2	327	8	701	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1869	..	..	..	..	..	..	3	262	61	28,767	5	443	18	2,028	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1870	..	..	..	..	..	..	2	164	39	17,332	3	77	11	1,219	1	11	5	1,093	..	..	..	..	..	..	..
1871	..	..	..	..	..	..	6	352	51	17,965	7	374	13	1,643	4	612	3	1,082	2	109	2	1,016	3	210	3
1872	..	..	..	..	..	..	5	873	50	11,109	1	43	9	1,539	5	1,787	4	1,426	1	418	7	1,082	3	636	11
1873	..	..	..	..	..	..	4	88	54	18,484	3	337	5	1,197	9	1,873	8	3,006	..	..	..	..	..	..	..
1874	..	..	..	..	..	..	5	210	47	20,875	4	333	..	..	3	818	8	2,944	..	..	..	..	..	..	..
1875	1	149	90	25,892	8	1,428	57	19,280	4	844	6	13,453	6	13,453	4	356	5	1,069	..	..	..	..	..	..	..
1876	2	212	88	20,982	7	734	45	21,104	8	1,392	44	4,363	4	4,363	4	327	1	361	2	474	4	201	3	102	3
1877	..	..	..	..	..	..	7	395	41	19,326	10	660	39	3,268	4	327	1	361	3	125	5	113	3	26	3
1878	..	..	..	..	..	..	4	124	28	12,949	5	493	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1879	2	49	26	7,395	8	568	21	7,560	4	343	3	332	3	332	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1880	..	..	..	..	..	..	19	5,591	7	506	16	4,508	3	34	10	1,193	1	18	8	109	2	166	2	35	3
1881	..	..	..	..	..	..	6	271	22	5,489	3	124	12	2,033	1	12	1	267	6	91	2	33	1	160	3
1882	..	..	..	..	..	..	4	417	18	2,206	3	326	18	2,592	2	245	..	..	3	255	5	483	1	10	5
1883	..	..	..	..	..	..	13	3,730	31	2,221	7	54	7	1,051	3	118	..	..	6	637	2	64	1	105	3
1884	1	189	21	5,563	6	688	16	2,465	3	697	2	241	4	821	2	176	5	98	1	98	1	25	3	811	121
1885	..	..	..	..	..	..	5	675	10	2,910	..	..	..	..	4	115	1	45	13	93	1	37	3	281	674
..	6	599	499	127,592	92	8,322	670	241,413	71	6,811	210	25,804	45	7,113	41	11,942	52	3,388	37	3,537	52	5,268	86	13,601	13,601

N.B.—Pour le nombre et le tonnage des bâtiments de mer construits à Québec depuis 1787 jusqu'à 1837, voir annexe n° 52 du Rapport des commissaires des Travaux publics, publié en 1867.—G. F. E.

ANNEXE No 22.

NOMBRE DE BATIMENTS DE MER ET DE CABOTIERS NAUFRAGÉS
SUR LA COTE DE LA MER

DANS LE

GOLFE ET LE FLEUVE SAINT-LAURENT, AINSI QUE SUR LES LACS

A U C A N A D A ,

DE 1868 À 1885 (INCLUSIVEMENT).

COMPILÉ D'APRÈS LES RAPPORTS DU DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES.

ANNEXE No 22.

1ÈRE PARTIE—BÂTIMENTS DE MER ET CABOTIERS.

(a) TABLEAU indiquant les naufrages et accidents arrivés dans les eaux du Canada aux bâtiments de mer étrangers et canadiens, depuis 1868 jusqu'à 1885.

(Compté d'après les rapports annuels du ministre de la marine et des pêcheries.)

Année.	Endroit où l'accident ou le naufrage est arrivé, et nombre de bâtiments naufragés ou endommagés à chaque endroit.							Désignation des bâtiments naufragés ou endommagés, et nombre de chaque sorte.							Nature de l'accident et nombre de bâtiments.								
	Terreneuve.	Ile d'Anticosti.	Iles de la Magdeline.	Ile du Prince Edouard.	Côte du Nouveau-Brunswick.	Côte de la Nouvelle-Ecosse.	Golfe Saint-Laurent.	De Québec au bec au golfe.	Fleuve St.-Laurent.	De Québec à Montréal.	Steamers.	Navires.	Barques.	Bricks.	Brigantins.	Goélettes.	Echoués.	Coulés ou sombrés.	Brûlés.	Abordages.	Abandonnés.	Autres causes.	
Du 1er juin 1868					9	(b) 25	7	36	1	3	9	33	13	7	21								
au 31 déc. 1868.	4	5	2	1	9	51	4	30	8	8	15	23	8	13	47			6	15	1	1	9	
Du 1er jan. au 31	4	5	1	1	9	55	11	37	2	5	20	25	7	23	46			5	13	1	1	5	
déc. 1870.....	6	2	1	1	11	40	16	31	1	6	13	43	4	10	46			11	8	2	2	10	
1871.....	6	2	4	4	19	40	16	31	1	6	13	43	4	10	46			11	8	2	2	10	
1872.....	5	3	37	8	28	116	6	26	3	18	15	39	12	21	132			10	3	1	1	20	
1873.....	5	3	6	8	33	71	6	62	2	30	21	40	4	18	72			5	4	1	1	33	
1874.....	5	3	6	8	33	87	14	62	3	19	15	35	4	27	96			5	5	2	1	13	
1875.....	8	6	8	9	33	109	16	88	10	24	14	49	6	33	125			9	3	4	3	37	
1876.....	11	8	4	9	29	104	4	68	12	28	13	49	2	25	122			8	5	3	3	37	
1877.....	8	8	7	9	33	76	14	31	10	20	8	43	3	18	98			3	5	3	3	17	
1878.....	8	7	4	7	33	76	14	31	10	20	8	43	3	18	98			3	5	3	3	17	
1879.....	8	7	4	7	33	76	14	31	10	20	8	43	3	18	98			3	5	3	3	17	
1880.....	7	11	5	11	16	88	24	22	13	23	13	28	3	33	143			4	5	5	3	20	
1881.....	4	1	5	2	8	58	13	13	5	23	3	30	.....	11	61			7	6	5	5	37
1882.....	9	2	6	8	33	93	13	19	10	29	5	28	3	21	103			3	4	2	1	18	
1883.....	6	8	6	9	21	127	11	22	10	33	13	37	.....	25	112			8	10	3	4	43
1884.....	3	5	4	9	23	89	15	9	2	20	2	30	3	16	94			8	10	4	4	17	
1885.....	3	3	2	1	21	48	3	3	3	16	1	11	2	3	51			5	4	.....	.....	16
Grands totaux.	107	82	105	121	368	1,354	191	506	112	332	192	592	82	309	1,442			105	396	24	.....	343

Notes (a)—Pour tableau des naufrages avant 1867, voir annexe n° 53 du rapport des travaux publics pour 1867, pp. 426 à 428, préparé par G. F. Baillairgé, D. M. T. P.
 (b)—Les bâtiments indiqués comme ayant fait naufrage sur la côte de la Nouvelle-Ecosse sont principalement des goélettes de pêche et de cabotage.

IÈRE PARTIE.—BÂTIMENTS DE MER ET CABOTIERS—Suite.

TABLEAU indiquant les naufrages et accidents arrivés dans les eaux du Canada aux bâtiments de mer étrangers et canadiens, depuis 1868 jusqu'à 1888.

Année.	Perte approximative.				Observations.
	Totale.		Partielle.		
	No. de bâtiments	Montant.	No. de bâtiments	Montant.	
1er juin 1868 au 31 déc. 1869.					
1er jan. au 31 déc.					
1870.....	53	286,946	61	49,720	
1871.....	58	575,644	67	84,614	
1872.....	58	847,060	64	314,595	
1873.....	95	2,092,210	143	278,692	
1874.....					
1875.....	65	609,375	120	270,648	
1876.....	75	1,040,794	121	307,154	
1877.....	87	497,490	164	197,562	
1878.....	61	537,950	178	232,073	
1879.....	72	850,250	118	97,918	
1880.....	73	675,600	160	169,803	
1881.....	71	1,192,100	135	151,288	
1882.....	46	618,810	82	364,155	
1883.....	69	917,555	119	215,051	
1884.....	91	792,900	133	199,189	
1885.....	87	1,310,960	77	222,791	
1886.....	36	404,355	48	105,675	
Grands totaux	1,695	12,379,839	1,790	3,261,928	

Année.	No. de bâtiments	Montant.	Observations.
1868	86	\$	Nature des accidents non constatés; montant des pertes non consigné.
1869	115	49,720	
1870	125	84,614	
1871	132	314,595	Le 1er avril, le b. à vap. <i>Atlantis</i> s'est échoué à Marr's Head, N.-E.; 515 p. de vie; perte, \$550,000.
1872	237	278,692	Le 5 juillet, le bateau à vapeur <i>City of Washington</i> s'est échoué à Gull Rock Bar, N.-E.; pas de perte de vie; perte, \$450,000
1873			Le 6 sept., le bat. à vap. <i>Medway</i> s'est échoué sur la côte de Terre-neuve; 7 p. de vie; p., \$100,000.
1874			Le 24 août, le b. à vap. <i>Satanell</i> a sombré au large de Scatterie, N.-E.; 6 p. de vie; p., \$150,000.
1875			En novembre, le bateau à vapeur <i>Pictou</i> ; on n'en a jamais eu de nouvelles; tout le monde à bord a péri; perte, \$45,000.
1876	185	270,648	
1877	196	307,154	
1878	251	197,562	
1879	239	232,073	
1880	190	97,918	
1881	233	169,803	Une partie de la perte partielle n'a pu être constatée.
1882	206	151,288	Le 22 juillet, le bateau à vapeur <i>Lake Megantic</i> s'est échoué sur l'île d'Anticosti; pas de perte de vie; \$200,000.
1883	128	364,155	
1884	188	215,051	
1885	224	199,189	Le 8 octobre, le bateau à vapeur <i>Corcan</i> s'est échoué sur la pointe Saint-Michel, fleuve Saint-Laurent; pas de perte de vie; perte partielle, \$200,000,
1886	164	222,791	Le 3 septembre, la barque <i>Britania</i> a fait naufrage sur l'île de Sable; 14 pertes de vie.
1887	83	105,675	Le 3 avril, le bateau à vapeur <i>Daniel Steiman</i> a fait naufrage près du phare Sambro; 123 pertes de vie; perte, \$239,000.
Grands totaux	2,885	3,261,928	

2^E PARTIE.—BÂTIMENTS NAVIGUANT

TABLEAU des naufrages et accidents arrivés à des bâtiments

Année.	Endroit où le naufrage ou l'accident est arrivé, et nombre de bâtiments naufragés ou endommagés à chaque endroit.						Désignation des bâtiments naufragés ou endommagés et nombre de chaque sorte.						Nature de l'accident et nombre de bâtiments.				
	Lacs.					Du lac Ontario à Montréal.	Vapeurs.	Propulseurs.	Goëlettes, etc.	Barges.	Echoués.	Coulés ou sombrés.	Brûlés.	Abordage.	Autres causes.		
	Ontario.	Erié.	Huron.	Supérieur.	Canal Welland.												
Du 1 ^{er} juill. 1886 au 31 déc 1869	2	6															
1 ^{er} jan. au 31 déc. 1870.....	26	21	11			5	5	7	48	3							
1871.....	16	6	16			3	6	5	30								
1872.....	24	12	8	2	3	6	10	7	32	6	39	6	2	4			4
1873.....	9	2	3	2		2	8		8	2	8	2	4				3
1874.....	10	9	4		1	3	7		19	1	15	5	4				3
1875.....	9	5	5	1		1	12		9		12	1	4	4			
1876.....	2	4	2			1	3	1	5		6	1	1	1			
1877.....	4	12	3	1		2	4	1	14	3	17	2	1	1			1
1878.....	8	7	10			1	16		10		11	5	7	1			2
1879.....	6	4	8		1	4	10		10	3	11	3	3	5			1
1880.....	22	9	9	1		14	18		27	10	28	9	6	4			8
1881.....	12	2	4	1	2	11	14		14	4	10	8	5	4			5
1882.....	10	11	8			6	9		23	3	13	6	6	5			
1883.....	6		8	2	1	17	23		12	9	22	9	6	3			4
1884.....	7	4	1	6	2	7	13	1	8	5	10	7	4	3			3
1885.....	5	1	1	4		5	6	4	4	4	5	3	4				3
Grands totaux	178	125	01	20	10	88	164	23	273	53	213	67	57	35			37

SUR LES EAUX INTÉRIEURES.

naviguant sur les eaux intérieures du Canada, de 1868 à 1885.

Année.	Perte approximative.				Nombre total de naufrages ou d'accidents.	Observations.
	Total.		Partielle.			
	Nombre de bâtiments	Montant.	Nombre de bâtiments	Montant.		
		\$		\$		
.....					63	
.....					41	
.....	11	150,700	44	70,433	55	Le 28 septembre le steamer <i>Rapid</i> a chaviré près de la Pointe-Pelée, lac Erié; 7 pertes de vie; perte, \$3,000. Le 24 novembre, le propulseur <i>Mary Ward</i> a sombré à la hauteur du phare Nottawasaga, lac Huron; 8 pertes de vie; \$43,000.
.....	6	108,000	12	23,450	18	Le 5 novembre, le steamer <i>Bavarian</i> a brûlé au large du phare de Whitby, lac Ontario; 20 pertes de vie; \$50,000.
.....	6	109,300	21	52,175	27	
.....	10	96,000	11	27,550	21	
.....	4	40,000	5	11,000	9	Le 17 mai, la goëlette <i>T. C. Street</i> a chaviré sur le lac Erié; 6 pertes de vie; \$4,000. Le 26 octobre, la goëlette <i>Maggie Hunter</i> , sur le lac Ontario; 7 pertes de vie; \$10,000.
.....	9	92,000	13	12,400	22	Le 8 octobre, la barge <i>American</i> s'est échouée sur le rivage de la Pointe-Pelée, lac Erié; 6 pertes de vie; \$7,000.
.....	13	97,600	13	25,425	26	Le 16 juin, la goëlette <i>James Scott</i> a chaviré en aval du phare de Port-Burwell, lac Erié; 5 pertes de vie; \$10,000.
.....	5	20,900	18	27,445	23	
.....	18	133,600	37	29,500	55	Le 16 avril, la goëlette <i>Northman</i> a sombré au large de Port-Credit, lac Ontario; 8 pertes de vie; \$18,000. Le 7 novembre, le steamer <i>Zealand</i> a sombré près de la Longue-Pointe, lac Ontario; 17 pertes de vie; \$27,000. Le 24 novembre, le steamer <i>Simcoe</i> a sombré au large des îles Manitoulines, lac Huron; 12 pertes de vie; \$24,000. Le 24 mai, le steamer <i>Victoria</i> a chaviré sur la rivière Thames, à 1½ mille de London; 182 pertes de vie. Le 19 juillet, le steamer <i>City of Winnipeg</i> a brûlé à Duluth; 4 pertes de vie; \$30,000. Le 14 novembre, la goëlette <i>H. P. Dorr</i> a sombré au large de la Longue-Pointe; 7 pertes de vie; \$9,000.
.....	22	226,450	13	32,968	35	
.....	17	219,200	27	105,389	44	
.....	13	82,672	14	36,645	27	
.....	9	275,220	6	4,000	15	
Grands totaux	154	1,762,342	255	497,155	513	

ANNEXE No 23.

—
ETATS

INDIQUANT

- 1°—LES ENTREPRISES ADJUGÉES PAR LE DÉPARTEMENT;
- 2°—LES PROPRIÉTÉS ACHETÉES PAR LE DÉPARTEMENT;
- 3°—LES PROPRIÉTÉS LOUÉES PAR LE DÉPARTEMENT;

PENDANT L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1887.

ANNEXE No 23

N° de renvoi, 82,079.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,

OTTAWA, 31 octobre 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les relevés suivants, qui sont demandés pour être insérés dans le rapport annuel de 1886-87 :—

N° 1.—Relevé des entreprises adjudgées par ce ministère pendant l'exercice clos le 30 juin dernier.

N° 2.—Relevé des propriétés achetées par le ministère pendant la même période.

N° 3.—Relevé des propriétés et droits loués à ce ministère, ou par lui, pendant la même période.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

F. X. R. SAUCIER.

M. A. GOBEL, secrétaire.

Ministère des Travaux Publics.

N° 1.—ENTREPRISES adjudgées par le ministre des travaux publics du Canada, depuis le 30 juin 1886 jusqu'au 30 juin 1887.

Ouvrages.	Nom de l'entrepreneur.	Date.	Montant.
			\$ cts.
EDIFICES PUBLICS..			
<i>Hôtel du gouvernement, édifices du parlement et des départements.</i>			
Nouvel édifice départemental—toitures en fer, etc. ...	A. Charlebois.....	3 sept. 1886	60,000 00
Edifices du parlement et des départements—Approvisionnement de houille.....	G. W. McCullough....	6 juill. 1886	3,635 28
Edifices du parlement et des départements—Couvrir les marches des escaliers avec du bois.....	W. T. Odell.....	9 nov. 1886	210 00
Edifices du parlement et des départements—Enlèvement de la neige.....	John Bruce.....	2 déc. 1886	645 00
Edifices du parlement et des départements—Réparations, etc., aux toitures.....	E. G. Laverdure....	26 janv. 1887	3,300 00
Rideau Hall—Enlèvement de la neige.....	A. C. Hunter.....	6 déc. 1886	495 00
do et édifices du parlement et des départements—Approvisionnement de glace.....	D. N. Charlebois.....	19 fév. 1887	246 82

N° I—ENTREPRISES adjudgées par le département des travaux publics, etc.—*Suite.*

Ouvrages.	Nom de l'entrepreneur.	Date.	Montants.
EDIFICES PUBLICS—<i>Suite.</i>			\$ cts.
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>			
Amherst, édifices publics—Comptoir, écran, installation d'une voûte.....	Rho'les, Curry et Cie.	20 juil. 1886	355 00
Amherst, édifices publics—Approvis de houille.....	Acadia Coal Company.	8 août 1886	224 40
Baddeck do Appr. de chauffage.....	C. B. Thompson.....	13 oct. 1886	490 00
Halifax, édifices publics—Approvis. de houille.....	Acadia Coal Company.	8 août 1886	460 65
New-Glasgow, édifices publics—Approv de houille..	do do ...	8 do 1886	170 37
North-Sydney—Appareil de chauffage—Edifice du bureau de poste	The Truro Foundry and Machine Co.....	18 déc. 1886	1,275 00
Truro, édifices publics—Approvisionn. de houille.....	Acadia Coal Company.	8 août 1886	87 50
Windsor do do do	do do do	8 do 1886	45 86
Yarmouth do do do	do do do	8 do 1886	229 60
do do Appareil de chauffage.....	Jos Muirhead.....	1 nov. 1886	2,440 00
<i>Ile du Prince-Edouard.</i>			
Charlottown—Edifices publics—Appareil de chauff..	McKinnon et McLean...	22 sept. 1886	4,923 12
do do Approvis. de houille	Acadia Coal Company.	8 août 1883	570 71
<i>Nouveau-Brunswick.</i>			
Bathurst—Edifices publics—Appareil de chauffage..	Wisdom et Fish.....	15 oct. 1886	1,550 00
do do Installat. au bur. de P.....	S Gammon	6 sept. 1886	1,300 00
Carleton do Approvis. de houille.....	W. L. Busby.....	8 août 1886	101 22
Frédéricton do do	Jos. G Gill	8 do 1886	300 90
do bureau de poste—Réparations.....	A. H Saunderson.....	12 do 1886	303 00
Moncton—Edifices publics—Appr. de houille	Acadia Coal Company.	8 do 1886	250 36
Saint-Jean, douane do	Magee Frères.....	8 do 1886	1,454 41
do hôpital de marine do (bit.)	W. L. Busby.....	8 do 1886	8 00
do do do (anth.)	R. P. et W. F. Starr....	8 do 1886	348 82
do bur. de poste do (bit.)	W. L. Busby.....	8 do 1886	58 77
do do do (anth.)	R. P. et W. F. Starr....	8 do 1886	407 84
do caisse d'éparg. du B.P. do (bit.)	W. L. Busby.....	8 do 1886	18 69
do do do (anth.)	R. P. et W. F. Starr....	8 do 1886	146 28
Saint-Stephens, édifices publics—approv. de houille.	do do	8 do 1886	161 06
do do Appareil de chauff.	J. E. Fitzgerald.	21 sept. 1886	1,290 00
Sussex do Approv de houille	R. P. et W. F. Starr....	8 août 1886	37 83
Woodstock, édifices publics—Approvis. do	W. L. Busby.....	8 do 1886	286 12
do do Nivellem., peintur. etc.	Hugh Hay.....	29 sept. 1886	3,625 00
<i>Québec.</i>			
Grosse-Ile—Quarantaine—Réparations et améliorat.	George Beaucage.....	10 août 1886	5,750 00
do do Ouvrages additionnels.....	do	11 oct. 1886	1,150 00
Hull—Bureau de poste	Stuart et McCullough.	3 août 1886	15,445 00
do do Approvisionnement d'eau.....	McRae et Cie.....	22 juill. 1887	149 75
do do Appareil de chauffage.....	Garth et Cie	4 fév. 1887	1,047 00
do do Installation	W. Stewart	3 mai 1887	2,200 00
Montréal, douane—Approvisionnement de houille....	F. Robertson.....	8 août 1886	972 60
do entrepôt de vérification—Approv. de houil.	do	8 do 1886	1,722 10
do édifices du rev. de l'int.—Appr. de houille	J. O'Brien.....	8 do 1886	250 77
do bureau de poste—Approvis. de houille	do	8 do 1886	866 88
do salle d'exercice—Appareil de chauffage	E. Chanteloup.....	22 déc. 1886	9,400 00
Québec, douane—Améliorations, etc., à l'appareil de chauffage.....	A. Mulholland.....	21 juil. 1886	641 00
Québec, douane—Approvisionnement de houille.....	R. Borland et Cie.	8 août 1886	516 35

N° 1.—ENTREPRISES adjugées par le département des travaux publics, etc.—*Suite.*

Ouvrages.	Nom de l'entrepreneur.	Date.	Montant.
EDIFICES PUBLICS—<i>Suite.</i>			\$ cts.
<i>Québec—Fin.</i>			
Entrepôt de vérific. de Québec—Approv. de houille..	R. Borland et Cie	8 août 1886	439 00
Hôpital de marine do do ...	do do	8 do 1886	179 60
Bureau de poste do do ...	do do	8 do 1886	175 60
Hôpital de marine do Approv. de combust.	N. Burke	31 do 1886	935 00
Observatoire do Appareil de chauffage	G. T. Phillips	16 sept. 1886	715 00
Bureau de poste de Québec—Changements dans l'installation des bureaux de mandats d'argent, des caisses d'épargnes et des lettres enregistrées ...	J. Perry	25 nov. 1886	600 00
Quai de la Reine, Québec—Réparations aux magasins.		12 janv. 1887	1,499 31
Levée de la Princesse Louise, Québec—Bureaux de l'abri des émigrants	A. Lortie.	14 do 1887	21,200 00
Levée de la Princesse Louise, Québec—Travaux supplémentaires		3 mars 1887	6,231 25
Entrepôt de vérific., Québec—Compartiment pour la houille dans la chambre de la machine	Carrier, Lainé et Cie..	3 do 1887	180 90
Édifice public de Sorel—Murs, clôtures, trottoirs et couvertures	Geo Beaucage.....	22 juil. 1886	3,069 00
Édifice public de Sorel—Approvision. de houille.	P. Lacouture	8 août 1886	300 00
Édifice public de Sherbrooke—Tour pour horloge.....	R. J. Spearing	26 juil. 1886	1,130 00
Pénitencier de St-Vincent de Paul—App. de houille.	Dufresne et Mongenais.	6 oct. 1886	1,213 06
do do Ttirer et fournir la pierre.....	Auclair et Bastien.	24 nov. 1886	Prix du con.
do do Chaudière	J. Macdongall... ..	11 août 1886	935 00
do do Fournir le bois de chauffage..	Dufresne et Mongenais.	27 déc. 1886	529 54
Édifices publics de Trois-Rivières—App. de houille..	Z. Marchand	8 août 1886	455 79
<i>Ontario.</i>			
Édifice public de Belleville—Approv. de houille.	Downey et Preston.....	8 do 1886	283 25
do do Changements à l'appareil de chauffage.....	Garth et Cie	19 juil. 1886	1,310 00
do Berlin—Approv. de houille.....	Klopper et Richardson.	8 août 1886	184 83
do Brantford do	K. T. Elliott	8 do 1886	352 79
do Brockville do	Central Canada Coal Co.	8 do 1886	280 00
do Chatham do	J. L. Scott	8 do 1886	351 37
do Cornwall do	Grant et Conroy	8 do 1886	282 50
do Galt do	J. Malcolm	8 do 1886	295 00
do Gananoque do	The Rathbun Co	8 do 1886	130 00
do Hamilton—Ascenseur pour voyageurs et fret.....	Miller Frères et Mitchell	15 juil. 1886	2,500 00
do do Approv. de houille.....	Thos. Myles et Fils	8 août 1886	1,353 35
do do Entrées, barrières et gardes de l'ascenseur.	J. Fensom	1er déc. 1886	993 00
Salle d'exercice do Construction.....	M. A. Pigott	23 avril 1887	33,000 00
Édifices publics de Kingston—Approv. de houille....	Breck et Booth	8 août 1886	561 49
Pénitencier de Kingston—2 chaudières pour chauffer.	The Canadian Locomotive & Engine Co	22 sept. 1886	1,300 00
Édifices publics de London—Approv. de houille.....	J. Mann et Fils	8 août 1886	1,129 24
do Orangeville do	Kenny et Decatur	8 do 1886	227 18
Ottawa—Couvrir la maison de pompe près du canal.	E. G. Laverdure	30 do 1886	262 50
do Ferme expérimentale—Bureau et magasin..	E. Palen	15 nov. 1886	295 00
do do Conservatoire	do do	2 déc. 1886	575 00
do do Réparat au magasin	do do	16 d 1886	460 14
do do Appar. de chauffage	Blyth et Kerr	15 janv. 1887	195 00
do do Clôtures	Tobin et O'Keefe.....	4 fév. 1887	1.39 pr. trav.

N° 1.—ENTREPRISES adjugées par le département des travaux publics, etc.—*Suite.*

Ouvrages.	Nom de l'entrepreneur.	Date.	Montant.
EDIFICES PUBLICS—<i>Suite.</i>			\$ cts.
<i>Ontario—Fin.</i>			
Bureau d'impressions, Ottawa	J. E. Askwith	6 juin 1887	94,000 00
do do solives en fer.	Rousseau et Mather	15 do 1887	32,775 00
Edifice public de Port-Hope—App. de houille.....	Wright Frères.....	8 août 1886	262 50
Bureau de poste de Peterborough—Tour.....	J. E. Askwith.....	18 oct. 1886	2,300 00
Edifice public de Stratford—App. de houille	F. Goodwin.....	8 août 1886	261 12
do Sainte-Catherine do	E. C. Rogers.....	8 do 1886	195 86
do Saint-Thomas do	J. Griffin	8 do 1886	390 02
Bureau de poste de Toronto—Bureau des douanes.....	T. Pells	4 mars 1887	2,275 00
Entrepôt d'examen do Changements et additions	J. Fletcher	30 juin 1887	7,200 00
do do Élévateur.....	J. Fensom	30 do 1887	3,450 00
do do Chaudières.....	Inglis et Hunter.....	30 do 1887	4,250 00
Edifices publics, Toronto—App. de houille et de bois.	P. Burns.....	8 août 1886	2,667 65-
do Windsor do do	J. et T. Hurley	8 do 1886	382 85-
<i>Manitoba.</i>			
Pénitencier de la Montagne-de-Pierre—Chaudière....	The Vulcan Iron Co....	24 janv. 1887	550 00
do do Hôpital et buanderie.....	Rourke et Cass.....	20 juin 1887	28,500 00
Bureau de poste, Winnipeg—Installation, etc., du bur. de caisse d'éparg.	J. E. Gellay et Cie.....	12 juil. 1886	3,200 00
do do Chambres del'insp. B.P.	do	12 do 1886	2,200 00
do do Enlever le lambris de la voûte et changer les portes, et enlever trois coffres de sûreté.....	Vulcan Iron Works.....	23 août 1886	690 00
Ecole d'infanterie, Winnipeg—Quartiers des officiers.	Murray et McDiarmid....	25 nov. 1886	10,775 00
do do Écurie.....	do	25 do 1886	3,975 00
Bureau de poste do Installation.....	Gellay et Cie.....	4 mai 1886	9,500 00
Maison de douane do Appareil de chauffage et grillage.....	Garth et Cie.....	.....	2,720 25
Bureau de poste do Chaudière	Vulcan Iron Co.....	24 janv. 1887	550 00
<i>Territoires du Nord-Ouest.</i>			
Battleford—P.C. N.-O.—Caserne et hôpital.....	W. J. Barker.....	25 sept. 1886	2,200 00
do do do chambre d'ordinaire avec cuisine.....	Smart et Macdonald....	25 do 1886	1,700 00
do do 2 écuries	W. J. Barker	25 do 1886	1,600 00
Calgary—Pont de grand chemin sur la riv. de l'Arc.	Kennedy et Heney.....	2 mai 1887	18,500 00
Casernes du fort McLeod—Châssis doubles	J. Craig.....	26 nov. 1886	780 00
Lethridge—P.C. N.-O.—Casernes, quartiers des officiers, écuries, etc.....	Scott et Merrill.....	29 do 1886	4,386 00
Régina do Maison du commissaire.....	R. H. Williams.....	11 sept. 1886	5,985 00
do do Deux casernes.....	do	11 do 1886	30,935 00
do Bureaux publics—Approv. de houille	The North-Western Coal & Navigation Co.....	12 oct. 1886	272 00
do do do	J. A. McCaul.....	.....	706 69
do P.C. N.-O.—Hôpital et maison du chirurgien.	J. McCrea.....	10 nov. 1886	10,600 00
<i>Colombie-Britannique.</i>			
Pénitencier de New-Westminster—2 logements séparés pour les officiers.....	J. Holland.....	27 oct. 1886	8,500 00
Pénitencier de New-Westminster—Buanderie et boulangerie.....	do	9 fév. 1887	4,500 00

N° 1.—ENTREPRISES adjugées par le département des travaux publics, etc.—*Suite.*

Ouvrages.	Nom de l'entrepreneur.	Date.	Montant.
HAVRES ET RIVIÈRES—DRAGAGE ET DRAGUEURS.			
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>			
Arisaig—Brise-lames et réparations à la jetée.....	A. McKinnon.....	20 oct. 1886	7,900 00
Bayfield—Prolongement de brise-lames.....	J. McMillan.....	12 nov. 1886	3,946 00
Rocher-Bleu—Brise-lames.....	S. O'Donoghue.....	24 do 1886	6,980 00
Broad Cove Marsh, C.-B.—Quai.....	Campbell et Boyle.....	12 do 1886	7,300 00
Ile-au-Renard—Travaux de protection sur la grève...	D. Sutherland.....	6 sept. 1886	3,200 00
Anse-McNair—Reconstruction d'une partie du brise-lames.....	A. McKinnon.....	1er avril 1887	9,500 00
Port-Gréville—Partie du brise-lames projeté.....	W. Hatfield.....	12 juill. 1886	5,775 00
<i>Ile du Prince-Edouard.</i>			
Havre de New-London—Reconstruction de parties du brise-lames.....	G. McKay.....	28 sept. 1886	1,400 00
<i>Nouveau-Brunswick.</i>			
Dalhousie—Quai de délestage.....	G. Gordon.....	13 déc. 1886	7,600 00
Rivière Upper Salmon—Prolongement du brise-lames	Wallace, Appleby et Appleby.....	25 oct. 1886	4,570 00
<i>Québec.</i>			
Berthier (<i>en haut</i>)—Jetée (brise-glace).....	D. O'Brien.....	7 do 1886	1,369 00
Cap-aux-Corneilles—Réparations à 3 jetées et 6 nouvelles jetées.....	T. E. Normand.....	12 do 1886	Prix du contrat.
Ile Perrot—Coffrage.....	D. O'Brien.....	20 avril 1887	4,065 00
Longueuil—Quai.....	J. Burns.....	6 nov. 1886	7,393 00
Percé—Jetée.....	A. Lortie.....	14 fév. 1887	12,500 00
Port-Daniel—Jetée.....	do.....	14 do 1887	18,875 00
Rivière-du-Lièvre—Ecluse et digue.....	Thomson et Poupore...	29 déc. 1886	Prix du contrat.
Saint-Irénée—Transport d'une jetée à Saint-Irénée laquelle était aux Eboulements.....	G. Lavoie.....	2 sept. 1886	2,911 00
<i>Ontario.</i>			
Belleville—Dragage dans ou près le havre.....	C. A. Munson.....	22 sept. 1886	*
Chatham—Travaux au Creek McGregor.....	Flook et Babcock.....	19 janv. 1887	2,950 00
Hilton—Coffrage.....	Tobin et O'Keefe.....	7 déc. 1886	9,700 00
Midland—Travaux dans le havre.....	P. Navin.....	17 fév. 1887	Prix du contrat.
Oakville—Travaux à la jetée.....	E. Murphy.....	20 nov. 1886	12,150 00
Port-Arthur—Rallonge du brise-lames.....	A. Stewart.....	30 oct. 1886	98,000 00
Port-Elgin—Brise-glaces à l'extrémité ouest du débarcadère.....	D. Porter.....	22 nov. 1886	9,995 00
Southampton—Reconstruire la jetée nord et construction de coffrage à l'embouch. de la riv. Saugeen.	do.....	29 déc. 1886	6,500 00
<i>Manitoba.</i>			
Lac des Bois—Digue et passe-migratoire.....	John Mather.....	5 avril 1887	7,000 00
<i>Dragueurs.</i>			
Deux chalans de dragueur.....	Nish et Lefebvre.....	3 mars 1887	2,800 00

* Payé à l'entrepreneur par le département, jusqu'au 28 octobre 1887, \$3,400.

N° 1.—ENTREPRISES adjudgées par le département des travaux publics, etc.—*Suite.*

Ouvrages.	Nom de l'entrepreneur.	Date.	Montant.
LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES.			
Territoires du N.-O.—Battleford et Fort Pitt—Distribution des poteaux, goudron, isoilers, etc.....	J. Rose.....	23 mars 1887	90c. par 100 lbs.
Territoires du N.-O.—Battleford et traverse de Clark—Approvis. et distrib. de poteaux de télégraphe.	G. F. Tupper.....	16 avril 1887	1.95 par pot.
Territoires du N.-O.—Trav. de Clark et Humboldt—Approvis. et distribut. de poteaux de télégraphe.	B. Boyer.....	19 do 1887	2.00 do
Nouvelle-Ecosse—Mabou et Chéticamp—Construction d'une ligne télégraphique.....	McInnes et McLellan...	12 août 1886	2,088 96
Territoires du N.-O.—Qu'Appelle et Humboldt—Livraison et distribution de poteaux de télégraphe.	W. H. Duncan.....	7 juin 1887	1,360 00
Territoires du N.-O.—Creek du lac à la Selle—Approvis. de pot. de télégr. pour continuer la ligne des.	W. J. Barker.....	22 janv. 1887	1.16 par pot.
Territoires du N.-O.—Approvisionn. de poteaux de télégraphe pour la ligne de télégraphe dans les...	A. C. Vaughan.....	7 avril 1887	1.45 do

F. X. R. SAUCIER.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 28 octobre 1887.

N^o 2.—*ÉTAT* indiquant les propriétés achetées par le département des Travaux publics, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

Date de l'achat.	Vendeurs.	Acheteurs.	Description de la propriété.	A quelle fin.	Superficie.	Prix.
						\$ cts.
16 mars 1886....	A. G. Gamble	Sa Majesté...	Lots 1, 2 et 3, bloc 13, dans les faubourgs de New-Westminster, C.-B.	Pour le pénitencier. ....	.....	2,300 00
16 nov. 1886	H. S. Harwood	do	Lopin de terre aux Cascades, Qué.	Approché à la jetée.	2,130 p. en super.	50 00
31 août 1886....	C. E. Knapp <i>et ux.</i>	do	do à Dorchester, N.-B.	Pénitencier de Dorchester.	24½ acres	548 80
22 déc 1886....	W. G. Wilson <i>et ux.</i>	do	Lot n ^o 5, côté est de Saint-Jean, Napanee, Ont	Emplac. pour l'édifice pub.	250 chaînes	3,000 00
22 do 1886....	Lucius Kilburn	do	Lopin de terre, coins des rues Principale et Cutting, Coaticook, Qué.	do do	7,560 p. en super.	2,000 00
1er fév. 1887....	D. R. Murphy <i>et ux.</i>	do	Parties des lots 4 et 5, côté sud de la rue Dundas, Trenton, Ont.	do do	do do	4,875 00
21 janv. 1887	Dame L. E. Taché <i>et al.</i>	do	Quai de Taché, Kamouraska, Qué.	Amélioration de la naviga .....	.....	1,000 00
18 et 12 fév. 1887....	La Fabrique, St-Jérôme.	do	Lot du cadastre n ^o 219, Saint-Jérôme, Qué.	Emplac. pour l'édifice pub.	1 arpent 85 pere	4,000 00
23 sept. 1884....	J. W. Hurd et T. E. Baker	do	Lot de ville n ^o 8, bloc C, Prince-Albert, TNO	Emp. pour le bur. du télégr .....	.....	1 00
21 fév. 1884....	H. Gishorne	do	do 26, bloc 3, Fort-Qu'Appelle do	do do .....	.....	.....
8 mars 1887....	Haute cour de justice, (division de la charrel-lerie), Ontario.	do	Moitié du lot ouest n ^o 6, côté sud de la rue Lombard, Toronto, Ont	Emp. pour le bur. de poste .....	.....	6,896 97
20 fév. 1886....	T. Allen <i>et ux.</i>	do	Lot de terrain dans la par. de Botsford, N.-B.	Emp. pour la cabane de la chaloupe, C.-Tormentine.	21,630 p. en sup.	50 00
9 juill. 1887....	T. Deacon <i>et ux.</i>	do	Partie ouest du lot n ^o 1, bloc A, section de Supple, Pembroke, Ont	Emplac. pour l'édifice pub.	132 x 76 x 57 p.	2,500 00
1er mai 1887....	Mme C. A. Creighton	do	Lots n ^{os} 1, 2, 13 et 14, division de Rudolf, lettre B, Lunenburg, N.-E.	do do	9,600 pieds	3,900 00

F. X. R. SAUCIER,

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 28 octobre 1887.

N° 3.—Etat indiquant les propriétés louées au département des travaux publics, ou par lui, durant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

Date du bail.	Locataires.	Locataires.	Propriété louée.	A quelle fin.	Durée du bail.	Loyer payable.
1886.						\$ cts.
6 août....	Sa Majesté.....	Cie de houille et de nav. du N.-O.	Ligne télégraphique de l'Etat depuis Fort-Melcod jus. Dunmore, territoires du N.-O.	.....	21 ans.....	1,375 00 p. an/ée
19 nov....	do	A. G. Grier et Cie	Droit de couvrir une partie de la glissoire de la Chandrière.	Pour mail. accès à leurs terrains d'empiement	Durant bon plaisir.	1 00 do
11 déc....	do	T. Webb.....	Lots 1, 2 et 21 N. de la rue Bay et les lots 1, 2, 3 et 4 havre, de Presqu'île.	.....	21 ans.....	43 00 do
23 do	do	R. Finlayson...	Droit de construire deux batardeaux, baie du Rocher, havre de Victoria, C.-B.	.....	Durant bon plaisir.	25 00 do
1887.						
[12 janv....	do	Hall, Neilson et Cie.	Morceau de terrain, Cap-aux-Corneilles, rivière St-Maurice, Qué.	.....	21 ans.....	10 00 do
[20 do	do	J. Spratt.....	Droit de construire un quai dans le havre de Victoria, C.-B.	.....	Durant bon plaisir.	25 00 do
2 février.	do	Andrew Myles...	Edifice au coin des rues Main et Simonds, Portland, N.-B.	.....	5 ans.....	500 00 do
5 do	do	The Great Northern Iron Co	Droit d'occuper le "vieux brise-lame" à Collingwood, Ont.	.....	Durant bon plaisir.	1 00 do
26 do	Egan Estate Company (Limitée).	Sa Majesté.....	Partie de l'édifice contigu au bureau de poste, Ottawa, Ont	Entrepôt de vérification.	2 ans et 4 mois..	850 00 do
10 mars....	J. Durie et fils	do	2e et 3e étages au-dessus de leur magasin, Ottawa, Ont.	Dép. des affaires des Sauv	2 ans	1,000 00 do
2 janvier.	R. B. Angus, et al (Fidét)	do	Lots 16, 17, 18, 19 et 20, bloc 345, avec édifices, Régina, T. N.-O.	Palais de justice	2 ans	1,200 00 do
1er juin....	A. Charlebois, et al.	do	Cession du bail des lots 11 et 12, côté ouest de la rue Elgin et des lots 1 et 2, côté nord de la rue Catherine, dans Stewarion, près d'Ottawa, Ont.	Nouvel édifice, matériel de construction.	17 mois.	104 00 do
9 do	do	do	Cession du bail des parties du lot F, concession C, vis-à-vis le Rideau, township de Nepean, comté de Carleton, Ont.	do	5 mois	30 00 do

F. X. R. SAUCIER.

ANNEXE No 24.

LISTE DE QUELQUES-UNS DES ACTES DU PARLEMENT

PASSÉS DURANT LA SESSION DE 1887

ET AYANT RAPPORT AU

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

OU AUX OUVRAGES PLACÉS SOUS SON CONTROLE.

ANNEXE No 24.

N° de renvoi, 82,075.

Liste de quelques-uns des actes publics du parlement du Canada, passés durant la première session du sixième parlement du Canada, close le vingt-troisième jour de juin 1887, et ayant trait au ministère des travaux publics et aux ouvrages placés sous son contrôle.

Sujet.	Titre du Statut.	Chapitre.	Page du Statut.
Sommes accordées à Sa Majesté pour l'exercice finissant le 30 juin 1887, et les fins pour lesquelles elles sont accordées.	Acte pour accorder à Sa Majesté certaines sommes nécessaires pour subvenir à certaines dépenses du service public, pour les exercices expirant respectivement le 30 juin 1887 et le 30 juin 1888, et pour d'autres objets liés au service public.	1	3
Statuts révisés du Canada—Distribution des.	Acte modifiant le chapitre deux des Statuts révisés du Canada, intitulé: "Acte concernant la publication des statuts."	2	45
Employés publics—Cautionnement à être fourni par quelques-uns.	Acte modifiant l'Acte concernant les employés publics...	9	53
Instruction des réclamations contre la couronne.	Acte à l'effet de modifier l'Acte des cours Suprême et de l'Echiquier et d'établir de meilleures dispositions pour l'instruction des réclamations contre la couronne.	16	62
Expropriation de terrains.....	Acte modifiant les Statuts révisés, chapitre trente-neuf, concernant les expropriations de terrains.	17	76
Avance de nouvelles sommes pour achever le bassin de radoub, etc., dans le havre de Québec.	Acte autorisant l'avance de nouvelles sommes pour achever le bassin de radoub et les améliorations dans le havre de Québec.	41	147
Amélioration du fleuve Saint-Laurent.	Acte concernant l'amélioration du fleuve Saint-Laurent.	43	149

F. X. R. SAUCIER.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 2 novembre 1887.

ANNEXE No 25.

GALERIE NATIONALE DES BEAUX-ARTS.

RAPPORT DU CURATEUR.

ANNEXE No 25.

GALERIE NATIONALE DES BEAUX-ARTS.—RAPPORT DU CURATEUR.

N° de renvoi, 83,351.

GALERIE NATIONALE DES BEAUX ARTS,

OTTAWA, 16 décembre 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire rapport que les études et œuvres d'art ci-dessous ont été ajoutées à la Galerie Nationale des Beaux-Arts pendant l'exercice clos le 30 juin 1887 :—

Peinture à l'huile—par G. F. Watts, A. R., Londres, Angleterre. *Le Temps, la Mort et le Jugement*.—Présentée par l'artiste.

Peinture à l'huile—par F. M. Bell Smith, A. R. C. Tableau diplômé reçu de l'Académie Royale Canadienne.

Peinture à l'huile—A. D. Patterson, A. R. C. Tableau diplômé reçu de l'Académie Royale Canadienne.

Peinture à l'huile—*La Madone et l'Enfant*—présentée par le sénateur R. P. Haythorne.

La Galerie contient aujourd'hui plus de 100 tableaux qui, tous à l'exception de trois dont le gouvernement a fait l'acquisition, ont été donnés par des artistes et autres personnes ayant à cœur l'établissement d'une galerie nationale des beaux arts.

La valeur actuelle de notre galerie est de \$20,000 à \$30,000.

Nous avons eu, cette année, 11,943 visiteurs, c'est-à-dire 3,151 de plus que l'année dernière. Ces chiffres, relevés au registre, démontrent que le public s'intéresse de plus en plus à notre institution.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOHN W. H. WATTS,

Curateur.

M. A. GOBEL,
Secrétaire, Ministère des travaux publics,
Ottawa.

ANNEXE No. 26.

LISTE DES RÉCLAMATIONS

SOUMISES AUX

ARBITRES OFFICIELS

PENDANT L'EXERCICE CLOS LE 30 JUIN 1887,

PAR

CHARLES THIBAUT, SECRÉTAIRE.

ANNEXE No 26.

RAPPORT DU SECRÉTAIRE DES ARBITRES OFFICIELS.

(N° de renvoi, 79,184.)

BUREAU DES ARBITRES OFFICIELS,
OTTAWA, 18 juillet 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser une liste des réclamations qui ont été soumises aux arbitres officiels par le département des travaux publics, dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin dernier (1887).

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

CHAS. THIBAUT,
*Secrétaire des arbitres officiels.*M. A. GOBEL,
Secrétaire du département des travaux publics.
Ottawa.

Liste des réclamations soumises aux et adjugées par les arbitres officiels, en rapport avec le département des travaux publics, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

Réclamants.	Nature des réclamations.	Quand soumises.	A qui soumises.	Soumises pour décision ou pour rapport.	Montant réclamé.	Montant adjugé.	Date de la sentence.	Observations.
Denis O'Brien	Entrepôt de vérification à Québec— Ouvrages supplémentaires.	1886. 21 sept.....	Sur. complet	Décision.....	\$ cts. 4,600 00	\$ cts.	1886.	Pas encore examinée, mais le sera bientôt.
Alex. Martin	Édifice public de la rue Wel- lington, Ottawa—terrain pris pour	15 nov.....	do ...	do ...	3,125 00	750 00	25 nov.....	
N.-B., 1885.		1885.	do ...	do ...	.....	42,279 00	6 déc.....	Mais le montant payé à M. Starrs et Cie devrait être déduit— soit, environ \$40,000.
M. Starr et Cie ...	Pont Des Joachims — Ouvrage supplémentaire..	29 déc.....	do ...	do ...	.....	.....	.....

CHAS. THIBAULT,
Secrétaire des arbitres officiels.

OTTAWA, 18 juillet 1887.

ANNEXE No 27

CHEFS ET SOUS-CHEFS DU DÉPARTEMENT

N° de renvoi, 63,650.

ANNEXE

MEMBRES, commissaires et commissaires-adjoints du bureau des travaux, ainsi que
tement des Travaux

Président, commissaires et ministres.			Commissaires-adjoints et sous-ministres.	
Noms.	De	A	Noms.	Date de la nomination
<i>Sous l'autorité de l'acte 4-5 Vic., ch. 38, corporation du bureau des travaux.</i>				
L'hon. H. H. Killaly, président				
D. Daly	29 déc. 1841	3 oct. 1844	Membres..	
S. B. Harrison				
J. Davidson				
<i>Nouveau bureau des travaux</i>				
L'hon. H. H. Killaly, président....	5 oct. 1844	6 juin 1846	Membres..	
D. Daly				
W. H. Draper....				
W. Morris.....				
D. B. Papineau..				
<i>Sous l'autorité de l'acte 9 Vic., ch. 37, etc.</i>				
L'hon. W. B. Robinson, commissaire en chef.	4 juill. 1846	10 mars 1848	L'hon. Charles Eus Casgrain, commis- saire-adjoint.	1er août 1846
E. P. Taché do ...	11 mars 1848	26 nov. 1849	L'hon. M. Cameron, commiss-adjoint.	11 mars 1848
J. Chabot do ...	15 déc. 1849	31 mars 1850	J. n o. Westenhall, commiss-adjoint...	2 fév. 1850
W. H. Merritt do ...	20 avril 1850	11 fév. 1851	L'on. Jos. Bourret, commiss-adjoint...	20 avril 1850
J. Bourret do ...	15 fév. 1851	27 oct. 1851	L'hon. H. H. Killaly, commiss-adjoint.	15 fév. 1851
John Young do ...	28 oct. 1851	22 sept. 1852		
J. Chabot do ...	23 sept. 1852	26 janv. 1855		
F. Lemieux do ...	27 janv. 1855	25 nov. 1857		
C. Alleyne do ...	28 nov. 1857	1er août 1858		
L. H. Holton do ...	2 août 1858	6 do 1858		
L. V. Sicotte do ...	6 do 1858	10 janv. 1859	Samuel Keefer, com- missaire-adjoint.	6 mai 1859
John Rose do ...	15 janv. 1859	12 juin 1861		
Jos. Cauchon, commissaire.	15 juin 1861	23 mai 1862		
U. J. Tessier do ...	24 mai 1862	27 do 1863		
L. T. Drummond do ...	28 do 1863	23 juil. 1863		
M. Laframboise do ...	23 juill. 1863	29 mars 1864	Toussaint Trudeau, commiss-adjoint.	15 mars 1864
J. U. Chapais do ...	30 mars 1864	30 juin 1867		
<i>Sous l'autorité de l'acte 31 Vic., chap. 12.</i>				
L'hon. Wm. McDougall, ministre...	1er juil. 1867	— oct. 1869	Toussaint Trudeau, sous-ministre.	— mai 1868
L'h. H. L. Langevin, C.B., ministre.	8 déc. 1869	5 nov. 1873		
L'hon. Alexander Mackenzie do ...	7 nov. 1873	16 oct. 1878		
Sir Chas. Tupper, C.B., C.U.M.G., ministre	17 oct. 1878	10 mai 1879		
Sir Hector L. Langevin, C.B., C.U.M.G., ministre.....	20 mai 1879		G. F. Baillairgé, sous ministre.	4 oct. 1879

No 27.

les ministres, sous-ministres, secrétaires, ingénieurs et architectes en chef du départ-
publics, de 1841 à 1887.

Secrétaires.		Ingénieurs en chef.		Architectes en chef.	
Noms.	Date de la nomination.	Noms.	Date de la nomination.	Noms.	Date de la nomination.
Thomas A. Begly...	17 août 1841...	Samuel Keefer....	17 août 1841...	F. P. Rubidge, architecte et sous-ingénieur	15 déc. 1841.
Thomas A. Begly, en vertu de l'acte créant le départ- tement des Tra- vaux publics.	25 sept. 1847...				
		John Page	31 oct. 1853...		
Toussaint Trudeau.	13 déc. 1859...				
Frederick Braun....	8 mars 1864...				
		G. F. Baillairgé, sous-ingénieur en chef.	5 juill. 1871...	Thos. S. Scott...	7 fév. 1872.
{S. Chapleau	4 oct. 1879...	H. F. Perley.....	25 nov. 1880.	Thos. Fuller.....	31 oct. 1881.
{F. H. Ennis.....	4 nov. 1880...				
{A. Gobeil	23 janv. 1885...				

ANNEXE No. 28.

CORRESPONDANCE OFFICIELLE

Du 1er Juillet 1867 au 30 Juin 1887.

ANNEXE No 28.

CORRESPONDANCE OFFICIELLE.

Lettres reçues et expédiées depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au 30 juin 1887.

Années.	Reçues.	Expédiées.
1867—Du 1er juillet au 31 décembre.....	2,075	1,511
1868 do 1er janvier au 31 décembre.....	3,498	2,317
1869 do do do.....	3,448	2,171
1870 do do do.....	4,961	3,185
1871 do do do.....	6,268	3,983
1872 do do do.....	8,333	4,428
1873 do do do.....	10,072	5,707
1874 do do do.....	9,800	5,043
1875 do do do.....	9,006	5,006
1876 do do do.....	7,971	4,773
1877 do do do.....	7,517	4,425
1878 do do do.....	6,886	4,021
1879 do do au 6 octobre.....	7,186	4,547
1879* do 7 octobre au 31 décembre.....	2,033	810
1880 do 1er janvier do.....	8,451	4,410
1881 do do do.....	9,599	5,529
1882 do do do.....	10,505	5,699
1883 do do do.....	11,633	6,227
1884 do do do.....	13,114	6,903
1885 do do do.....	†8,977	5,321
1886 do do do.....	9,644	5,352
1887 do do au 30 juin.....	4,866	2,735

* L'arrêté du conseil, approuvé le 19 mai 1879, et publié à la page 1496 de la *Gazette du Canada*, fixait le 20 mai comme le jour où devait avoir lieu la division des départements des chemins de fer et canaux et des travaux publics, conformément à l'acte 42 Vic., chap. 7. Le personnel des employés et commis du département des travaux publics continua d'administrer à la fois les affaires des deux départements jusqu'au 1er octobre, jour où fut approuvé l'arrêté du conseil qui répartissait le personnel entre les deux départements. La première lettre du nouveau département des travaux publics a été écrite le 7 octobre.

La liste qui précède ne renferme pas la correspondance des chefs du département avec leurs subordonnés et le public, qui s'élève en moyenne à 8,000 lettres par année, ni les chèques du département et autres, dont environ 5,000 sont expédiés pendant chaque exercice.

† La réduction du nombre de lettres reçues et envoyées n'est pas due à une diminution de cette correspondance, mais à un changement dans le mode de classement depuis le 1er avril. Jusqu'à cette date, tous les comptes étaient enregistrés séparément, et une lettre accompagnait chaque paiement. Maintenant, les comptes sont classés par matières, jusqu'à trente ou quarante comptes sont quelquefois compris dans un seul numéro; et on a substitué des placards imprimés aux lettres qui accompagnaient autrefois les paiements. Ces changements ont fait faire une très grande économie de temps, et facilitent beaucoup l'expédition des affaires du département.

SUPPLÉMENT

DU

RAPPORT DU MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

POUR

L'EXERCICE 1886-87.

~~~~~  
*IMPRIME PAR ORDRE DU PARLEMENT.*  
~~~~~



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



ANNEXE No 29.

NAVIGATION INTÉRIEURE DU CANADA.

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

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

ROUTES CANADIENNES PAR TERRE JUSQU'À L'OcéAN, Etc.

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

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

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

COUT DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA.

PAR

G. F. BAILLAIRGÉ,

Député ministre des Travaux Publics.

ANNEXE No 29

PARTIE I.

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

ET AUSSI,

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

ET

NIVEAUX D'EAU, Etc.,

(En connexion avec les inondations)

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

Ire PARTIE.

INDEX.

- N° 1. Navigation du Saint-Laurent: Tableau des distances depuis le Détroit de Belle-Ile jusqu'à Duluth, à la tête du lac Supérieur.
- N° 2. Tirant d'eau, navigation du Saint-Laurent.
- N° 3. Distances entre les principales localités de Montréal à Québec, en suivant la ligne centrale du chenal des navires.
- N° 4. Navigation du Saint-Laurent: Niveaux des rivières et des lacs au-dessus de l'océan, à Albany et à Trois-Rivières, d'après diverses autorités.
- N° 5. Niveaux constatés entre la marée basse à Trois-Rivières et le niveau minimum observé dans le port de Montréal, à l'entrée inférieure de la vieille écluse n° 1, au pied du canal Lachine.
- N° 6. Maximum et minimum des niveaux et des hauteurs d'eau sur le buse d'aval de la vieille écluse n° 1, au pied du canal Lachine, dans le port de Montréal, adoptés précédemment et aujourd'hui par les ingénieurs du port, de l'aqueduc, etc.
- N° 7. Navigation du Saint-Laurent: Observations sur le chenal dragué entre Québec et Montréal et le tirant d'eau dans les canaux sur la voie principale de navigation du Saint-Laurent.
- N° 8. Navigation des lacs depuis la tête du lac Supérieur jusqu'à Trois-Rivières: Longueur, largeur, profondeur, superficie et élévation au-dessus de l'onde marée fluviale à Trois-Rivières.
- N° 9. Chenal des navires au travers des battures du lac Sainte-Claire.
- N° 10. Canal du Saut Sainte-Marie.
- N° 11. Tableau indiquant les plus petites écluses sur les diverses voies de navigation aussi les dimensions des plus gros navires qui peuvent franchir ces écluses.
- N° 12. Lac Saint-Jean; longueur, largeur, superficie, niveau au-dessus de la mer, profondeur, les vents, la glace, etc.
- N° 13. Route d'eau, depuis Tadoussac, près de l'embouchure de la rivière Saguenay, jusqu'à la tête du lac Saint-Jean.
- N° 14. Tableau indiquant le nombre de voyages, le tonnage et les équipages des bateaux à vapeur qui ont fréquenté le port de Chicoutimi et d'autres endroits sur la rivière Saguenay, depuis 1840 jusqu'à 1887 inclusivement.
- N° 15. Tableau des navires d'outre-mer qui ont pris chargement dans les ports des comtés de Chicoutimi et Saguenay, depuis 1840 jusqu'à 1887 inclusivement.
- N° 16. Fleuve Saint-Laurent et route Dawson, du détroit de Belle-Ile à Port-Arthur sur la côte nord du lac Supérieur, et de ce dernier point à Winnipeg.
- N° 17. Distances approximatives de l'embouchure de la rivière Rouge, en descendant, jusqu'au Grand-Rapide, à l'embouchure de la Saskatchewan-Nord ou Saskatchewan Principale, et de là en remontant jusqu'à Fort-Edmonton.
- N° 18. Observations relatives aux bateaux à vapeur et au tirant d'eau sur la voie de navigation entre l'embouchure de la rivière Rouge et Fort-Edmonton sur la Saskatchewan.
- N° 19. Cours d'eau et nappes d'eau navigables: Manitoba et le Nord-Ouest.
- N° 19½. Région du grand fleuve Mackenzie: Navigation, climat et ressources.

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

(N° de renvoi, 40,995.)

N° 1.—NAVIGATION DU SAINT-LAURENT.

DISTANCES

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

De	A	Sections de navigation.	Milles statutaires.	
			Inter-médiaires.	Total au détroit de Belle-Ile.
Détroit de Belle-Ile.....	Cap Whittle	Golfe Saint-Laurent.....	240	240
Cap Whittle.....	Phare ouest d'Anticosti....	do	201	441
Phare ouest d'Anticosti. ...	Pointe-au-Père	Fleuve Saint-Laurent.....	202	643
Pointe-au-Père	Rimouski	do	6	649
Rimouski	Bic	do	12	661
Bic	Ile-Verte.....	do	39	700
Ile-Verte (v.-à-v.Saguenay)	Québec.....	do	126	826
Québec	Trois-Rivières.....	do eau de marée	74	900
Trois-Rivières	Montréal.....	do	86	986
Montréal	Lachine	Canal Lachine	8 $\frac{1}{2}$	994 $\frac{1}{2}$
Lachine	Beauharnois	Lac Saint-Louis.....	15 $\frac{1}{2}$	1,009 $\frac{1}{2}$
Beauharnois	Sainte-Cécile.....	Canal Beauharnois.....	11 $\frac{1}{2}$	1,021
Sainte-Cécile	Cornwall	Lac Saint-François.....	32 $\frac{1}{2}$	1,053 $\frac{1}{2}$
Cornwall	Dickinson's Landing	Canal Cornwall.....	11 $\frac{1}{2}$	1,065 $\frac{1}{2}$
Dickinson's Landing	Pointe-Faran	Fleuve Saint-Laurent.....	5	1,070 $\frac{1}{2}$
Pointe-Faran	Extrém. sup. de l'Île Croyle	Canal de la P'te-Farran..	3 $\frac{3}{4}$	1,074 $\frac{1}{4}$
Extrém. sup. de l'Île Croyle	Williamsburg ou Morrisburg	Fleuve Saint-Laurent. ...	10 $\frac{1}{2}$	1,084 $\frac{1}{2}$
Williamsburg.....	Rapide-Plat	Canal du Rapide-Plat.....	4	1,088 $\frac{1}{2}$
Rapide-Plat	Village de la P'te-Iroquois.	Fleuve Saint-Laurent.....	4 $\frac{1}{2}$	1,093
Village de la P'te-Iroquois.	Extrém. sup. de la Presqu'Île	Canal de la P'te-Iroquois	3	1,096
Presqu'Île	Pointe-Cardinal, Edwards- burg	Canal de la Jonction.....	2 $\frac{3}{8}$	1,098 $\frac{3}{8}$
Pointe-Cardinal.....	Tête du Rapide des Galops	Canal des Galops.....	2	1,097 $\frac{3}{8}$
Rapide des Galops.....	Prescott	Fleuve Saint-Laurent.....	7 $\frac{3}{8}$	1,105
Prescott	Kingston	do	59	1,164
Kingston	Port-Dalhousie.....	Lac Ontario.....	170	1,334
Port-Dalhousie.....	Port-Colborne	Canal Welland.....	27	1,361
Port-Colborne	Amherstburg	Lac Érié	232	1,593
Amherstburg	Windsor	Rivière Détroit	18	1,611
Windsor	Pied de l'Île Sainte-Marie..	Lac Sainte-Claire.....	25	1,636
Pied de l'Île Sainte-Marie..	Sarnia.....	Rivière Sainte-Claire.....	33	1,669
Sarnia.....	Pied de l'Île Saint-Joseph..	Lac Huron	270	1,939
Pied de l'Île Saint-Joseph..	Pied du Saut-Sainte-Marie..	Rivière Sainte-Marie. ...	47	1,986
Saut-Sainte-Marie.....	Tête du Saut-Sainte-Marie..	Canal du Saut-Ste-Marie..	1	1,987
Tête du Saut-Sainte-Marie..	Pointe-aux-Pins	Rivière Sainte-Marie.....	7	1,994
Pointe-aux-Pins	Duluth	Lac Supérieur.....	390	2,384

Des 2,384 milles du détroit de Belle-Ile à la tête du lac Supérieur, il y a 71 $\frac{3}{4}$ milles de navigation artificielle, et 2,312 $\frac{1}{2}$ de navigation naturelle.

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

L'ascension totale, du point de marée, au lac Supérieur, est aujourd'hui évaluée à 602 $\frac{3}{4}$ pieds au-dessus du niveau de marée à Trois-Rivières, et à 601.78 pieds au-dessus du niveau de marée, à New-York, d'après les informations les plus récentes obtenues le 7 avril 1883.

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

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

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

Sections de navigation.	Minimum de la profondeur en 1887.	Profondeur lorsque les travaux en voie d'exécution seront achevés. — Voir observations au n° 7.
	Pieds. 25 à 27·5 12	Pieds. 27·5 14
Chenal dragué—De Québec à Montréal—En voie d'exécution		
Canal Lachine—Agrandissement achevé		
Canal Beauharnois—Sera agrandi, ou l'on construira un autre canal vis-à-vis, sur la rive nord	9	14
Canal Cornwall—Agrandissement commencé en 1876—Progresse	9	14
Canaux de Williamsburg—Agrandissement commencé en 1884—Progresse	9	14
Canal Murray—Achévé—Ne se trouve pas sur la ligne princ. de navig.	10	10
Canal de la Baie Burlington—Ne se trouve pas sur la ligne princ. de nav.	10	10
Canal Welland—Agrandissement achevé—Creusage à 14 pieds terminé.	14	14
Canal du Saut-Ste-Marie—Etat du Michigan—Agrandissement achevé.	16·8	16·8
Canal do Canada, sur la rive opposée—Tracé commencé en 1887		

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

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

De	A	Milles statutaires.	
		Intermédiaires.	Total.
Montréal, quai de l'île, vis-à-vis la douane.	Longue-Pointe	6·1	6·1
Longue-Pointe	Pointe-aux-Trembles, en haut	4·0	10·1
Pointe-aux-Trembles, en haut	Varennes	3·4	13·5
Varennes	Cap Saint-Michel	2·8	16·3
Cap Saint-Michel	Verchères	5·3	21·6
Verchères	Phare de l'île aux Prunes	1·1	22·7
Phare de l'île aux Prunes	Chenal de Contrecoeur, entrée supérieure..	6·1	28·8
Chenal de Contrecoeur, entrée supérieure..	Lavaltrie	1·6	30·4
Lavaltrie	Chenal de Contrecoeur, entrée inférieure..	4·8	35·0
Chenal de Contrecoeur, entrée inférieure..	Lanoraie	1·3	36·3
Lanoraie	Sorel, vis-à-vis du phare	8·7	45·0
Sorel, vis-à-vis du phare	Phare de l'île de Grâce	3·8	48·8
Phare de l'île de Grâce	Phare de l'île aux Roches	3·5	52·3
Phare de l'île aux Roches	Phare-flottant n° 1	5·2	57·5
Phare-flottant n° 1	do 2	2·9	60·4
do 2	Bouée blanche	4·4	64·8
Bouée blanche	Phare-flottant n° 3	6·5	71·3
Phare-flottant n° 3	Port-Saint-François	4·2	75·5
Port-Saint-François	Trois-Rivières	6·5	82·0
Trois-Rivières	Bécancour, bouée de fer au Coude	5·6	87·6
Bécancour, bouée de fer au Coude	Champlain	6·0	93·6
Champlain	Quai de Batiscan	7·9	101·5
Quai de Batiscan	Cap Levraut	4·0	105·5
Cap Levraut	Cap-à-la-Roche, centre du nouveau chenal	3·3	108·8
Cap-à-la-Roche, centre du nouveau chenal	Cap Charles	2·2	111·0
Cap Charles	Rapides du Richelieu	9·0	120·0
Rapides du Richelieu	Quai du Platon	4·9	124·9
Quai du Platon	Sainte-Croix	5·6	130·5
Sainte-Croix	Ecureuils	1·5	132·0
Ecureuils	Pointe-aux-Trembles, en bas	7·0	139·0
Pointe-aux-Trembles, en bas	Cap-Rouge	12·0	151·0
Cap-Rouge	Québec, quai de la douane	9·3	160·3

N° 4.—NAVIGATION DU SAINT-LAURENT.

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

Sections de navigation.	Au-dessus du niveau de la marée à Albany.	Au-dessus du niveau de la marée à Trois-Rivières.						
	Ingénieurs des E.-U., 1816, 1816, 1862, 1863.	Cartes de l'Amirauté, 1817, 1818, 1822, 1823.	Rubidge, 1846.	Canal projeté de l'Ontarien pour les navires — Shanley, 1868.	Canal projeté de l'Ontarien pour les navires—Clarke, 1859.	Rapport du ministère des Travaux publics, 1867.	Rapport de la commission des canaux, 1871.	Rapport du ministère de Travaux publics, 1882.
Albany, rivière Hudson...	a. b. 0 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Trois-Rivières, fleuve St-Laurent.....	(d)	0 00	0 00	0 00	0 00	0 00	0 00	0 00
Montréal, fleuve St-Laurent	(e)	.....	12 75	13 00	12 75	13 25	11 00	11 75
Kingston, lac Ontario.....	.....	1817.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Oswego do	245 15	232 20	234 00	.....	.....	234 00	234 00	240 00
Lac Érié, explor. de 1816	564 85	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do do 1876	571 68	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do rapport de 1882	568 57	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do autorités canadiennes .....	.....	1818.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lac Sainte-Claire.....	.....	564 00	564 00	.....	.....	564 00	564 00	566 75
Lac Huron .....	.....	.....	.....	.....	.....	572 00	568 00	570 75
B. Georgienne, lac Huron.	.....	1882.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lac Michigan.....	.....	590 00	594 00	.....	.....	578 00	574 00	576 75
.....	.....	594 00	594 00	572 00	574 00	578 00	578 00	576 75
.....	.....	.....	.....	.....	.....	580 00	578 00	578 75
Lac Supérieur, Saut Ste-Marie.....	Haut. moy. au-dessus du niv de la marée à New-York. c. f. 601 78	1823.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	627 00	.....	.....	.....	600 00	600 00	602 75

OBSERVATIONS.

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

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

(b) Suivant un télégramme reçu le 23 avril 1883, de John G. Parke, chef intérimaire des ingénieurs, à Washington, E.-U., le montant et le baissant moyens de la marée à l'île du Gouverneur, port de New-York, est de 4.40 pieds, et à Albany il est de 2.32 pieds. Voir n° 33,865.

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

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

N° 5.—DES TROIS-RIVIÈRES A MONTRÉAL.

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

Désignation.	Répère— Chemin de fer du Nord, entre Montréal et Québec.	Élévation.	
		Inter- médiaire.	Au-dessus de l'eau basse à Trois- Rivières.
Niveau minimum de l'eau observé à Trois-Rivières par R. Steckel, jusqu'au 19 septembre 1881.....	d 39.55	d 0.00	d 0.00
Sommet de l'angle S-E. du quai de la Cie du Richelieu à Trois-Rivières.....	56.55	17.00	17.00
Point de repère ou sommet de la maçonnerie du pont du ch. de fer, rivière St-Maurice, 2 milles en amont de l'embouchure..	90.00	33.45	50.45
Point de repère, sommet du pont du chemin de fer à Terrebonne.	81.17	8.83	41.62
Sommet du couronnement de l'ancienne écluse n° 1, à l'entrée du canal Lachine, Montréal, à environ 19 milles du pont du chemin de fer de Terrebonne.....	67.19	13.98	27.64
Niveau minimum de l'eau observé à Montréal, depuis septembre 1852: du 8 au 9 novembre 1879, et le 6 octobre 1881, au pied du canal Lachine, vieille écluse n° 1.....	e 51.28	e 15.91	e 11.73
Sommet du busc inférieur de la vieille écluse n° 1, au pied du canal Lachine, Montréal.....	35.86	Pieds d'eau sur le busc inférieur de l'écluse n° 1. e 15.42	—3.69
Niveau de l'eau basse, actuellement adopté par la commission du port: Profondeur sur le busc, 16½ pds; niveau de l'eau basse antérieurement adopté par la commission du port de Montréal: sur le busc, 17; moyenne d'été de l'aqueduc de Montréal: sur le busc, 19 pds.....		Élévation au-dessus du busc inférieur de l'écluse n° 1.	
Sommet du coursier de la vieille écluse n° 1, au-dessus du busc d'aval.....	67.19	31.33	27.64
Niveau maximum de l'inondation en amont du pont Victoris, avril 1858.....	79.61	43.75	40.06
Niveau d'été sur les battures du lac Saint-Pierre, 18.50 pieds; cela correspond à 17 pieds sur le busc inférieur de l'écluse n° 1, Montréal.			

OBSERVATIONS.—*Suite.*

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

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

(e) L'élévation du niveau de l'eau basse, disons 11.73 pieds, à Montréal, au-dessus du niveau de la marée à Trois-Rivières, représente une profondeur de 15.42 pieds d'eau sur le seuil de la vieille écluse n° 1, au pied du canal Lachine.

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

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

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

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

Designation.	Repère— Ingénieurs du port de Montréal.	Repère— Ingénieurs du chemin de fer de la Rive-Nord.	Au-dessus du sommet du busc inférieur de la vieille écluse n° 1 du canal Lachine, Montréal.	Élévation au-dessus du niveau de la marée à Trois- Rivières.
Niveau minimum observé à Trois-Rivières le 19 septembre 1881.....	84.69	39.55	3.69	0.00
Sommet du busc inférieur, vieille écluse n° 1, à l'entrée inférieure du canal Lachine.....	81.00	35.86	0.00	-3.09
Niveau minimum observé à Montréal, depuis septembre 1852 jusqu'au 8 et 9 novembre 1879, et jusqu'au 8 octobre 1881.....	96.42	51.28	15.42	+11.73
Niveau d'eau basse, port de Montréal, tel qu'adopté récem. par la commission du port de Montréal.	97.50	52.36	16.50	+12.81
Niveau d'eau basse, port de Montréal, tel que précédemment adopté.....	98.00	52.86	17.00	+13.31
Niveau d'été de l'aqueduc de Montréal—T. C. Keefer.....	100.00	54.86	19.00	+15.31
Niveau du couronnement de la vieille écluse n° 1.	112.33	67.19	31.33	+27.64
Niveau maximum de l'inondation, au-dessus du pont Victoria, en 1858.....	124.75	79.61	43.75	+40.06
Point de repère de l'artillerie, sur la rampe du mur de revêtement, en face du marché Bonsecours.				
D'après les ingénieurs du projet Shearer..	119.63	74.49	38.63	+34.94
D'après John Sutcliffe, I C.....	119.61	74.47	38.61	+34.92
D'après les ingénieurs du port de Montréal	119.57	74.43	38.57	+34.88

N° 7.—NAVIGATION DU SAINT-LAURENT.

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

CHENAL DRAGUÉ ENTRE QUÉBEC ET MONTRÉAL.

Le creusement du chenal des navires entre Montréal et Québec jusqu'à une profondeur de 25 pieds a été terminé en 1882. Par l'acte du parlement 46 Vic., chap. 38, sanctionné le 25 mai 1883, le prélèvement de \$900,000 fut autorisé pour continuer le dragage jusqu'à une profondeur de 27½ pieds. Les commissaires du havre commencèrent les opérations le 18 juin 1883, et les ont poussées avec vigueur jusqu'à ce jour, excepté pendant l'interruption nécessaire de l'hiver. On retrouvera dans l'annexe n° 9, une description de ces opérations. La largeur des parties draguées dans le chenal varie de 350 à 450 pieds. Par l'acte 51 Vic., chap. 5., du 22 mai 1888, le gouvernement fédéral a pris le contrôle des travaux de dragage, dont les frais devront être payés par l'État.

CANAUX—VOIE DU FLEUVE SAINT-LAURENT.

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

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

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

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

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

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

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

À l'ouverture de la navigation, en 1887, on avait complété le creusement du canal Welland, jusqu'à une profondeur de 14 pieds, sur toute sa largeur, qui est d'environ 120 pieds, depuis Allanburg en descendant, et depuis le bief de partage vers l'ouest, sur la moitié de sa largeur, c'est-à-dire 60 pieds. Le premier vaisseau, d'un tirant de 14 pieds, traversa le canal, le 26 mai, et l'élargissement fut terminé sur toute la largeur vers décembre 1887.

CANAL DU SAULT-SAINTE-MARIE.

D'après un télégramme, n° 33,238, en date du 5 avril 1883, du major Farquhar, chargé de la direction des travaux sur ce canal, le maximum de chute de la nouvelle écluse du canal agrandi est de 18⁶/₁₀ pieds, et le minimum de 16⁸/₁₀ pieds.

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

Noms des lacs et rivières qui les relie.	MILLES STATUTAIRES.			PROFONDEUR EN PIEDS.		Superficie en milles carrés.	Élévation au-dessus du niveau de la mer, à Trois-Rivières.	
	Maximum de longueur.	Maximum de largeur.	Largeur moyenne.	Maximum.	Moyenne.			
Supérieur	390	160	80	.....	900	32,000	602 ³ / ₄
Rivière Sainte-Marie	55	4	1	60	30	.....	584 ³ / ₄
Michigan	345	84	58	.....	1,000	22,400	578 ³ / ₄
Green Bay (Baie Verte)	100	25	18	.....	500	2,600	578 ³ / ₄
Détroit de Mackinaw	50	20	10	200	40	.....	578 ³ / ₄
	Nonajouté ci-dessous							
Baie Georgienne	130	55	40	.....	500	.....	576 ³ / ₄
Huron	270	105	70	900	450	23,000	576 ³ / ₄	
Rivière Sainte-Claire	33	.....	.....	50	35	.....	.....
Lac Sainte-Claire	25	25	20	27	15	360	570 ³ / ₄	
Rivière Détroit	25	3	1	37	20	.....	.....
Lac Erié	250	60	38	204	90	10,000	566 ³ / ₄	
Rivière Niagara	35	3	1	.....	30	.....	.....
Lac Ontario	190	52	40	600	412	6,700	240	
Lac Saint-François	33	5	4	80	36	132	142	
Lac Saint-Louis	15	7	5	63	30	75	58	
Lac Saint-Pierre	30	9	7	40	8	200	0	
Fluve Saint-Laurent, reliant les lacs entre Kingston et Trois-Rivières...	186	.....	.....	.....	20	.....	.....
Parcours total de la navig. sur les lacs	2,112	Y compris les sections du fleuve ...					96,877
do do	1,778	A l'exclus. des sections du fleuve.				

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

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

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

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

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

Ce canal, qui permet d'éviter les rapides de la rivière Sainte-Marie, qui relie les eaux des lacs Huron et Supérieur, est situé dans l'Etat du Michigan, et a été originairement projeté en 1837. Le canal ne fut cependant commencé que le 4 juin 1853, et le premier bateau franchit l'ancien canal le 18 juin 1855. Prix de l'ancien canal à la date du 14 mai 1855, \$999,802.46. En 1870, l'agrandissement du canal fut commencé, et il a été ouvert à la navigation le 1er septembre 1881, mais il n'a été terminé qu'en 1882, époque à laquelle le coût de l'agrandissement s'élevait à \$2,405,000. Le bief supérieur du canal agrandi est de 5,500 pieds de long, la largeur minimum de 108 pieds, et la largeur à l'entrée d'amont 500 pieds. La nouvelle écluse du canal agrandi est de 515 pieds de long, entre les portes, 80 pieds de large dans le sas, 60 pieds de large entre les portes, avec 16 pieds d'eau sur les seuils à l'eau basse moyenne; l'ascension totale varie de 16 $\frac{3}{4}$ à 18 pieds. Les deux vieilles écluses au pied du canal avaient, chacune, 350 pieds de long, 70 pieds de large au sommet et 61 au fond du sas, et 70 pieds entre les portes, avec 12 pieds d'eau sur les seuils. On est à les démolir afin de faire place à une nouvelle écluse qui aura une profondeur de 21 pieds sur les seuils; la profondeur d'eau dans le canal doit être de 20 pieds.

Années.	Recettes brutes.	Tonnage.	Nombre de voiliers.	Nombre de bateaux à vapeur.	Nombre de passages.	Ouvert.	Fermé.
	\$ cts.						
1855.....	4,374 66	106,296	.....	.....	.....	18 juin	23 nov.
1856.....	7,575 78	101,458	.....	.....	.....	4 mai	28 do
1857.....	9,406 74	180,820	.....	.....	.....	9 do	30 do
1858.....	10,848 80	219,819	.....	.....	.....	18 avril	20 do
1859.....	16,941 84	352,642	.....	.....	.....	3 mai	28 do
1860.....	24,777 82	403,657	.....	.....	.....	11 do	26 do
1861.....	16,672 16	276,639	.....	.....	.....	3 do	14 do
1862.....	21,607 17	359,612	.....	.....	.....	27 avril	27 do
1863.....	30,574 44	507,434	.....	.....	.....	28 do	24 do
1864.....	34,287 31	571,438	1,015	366	1,411	2 mai	4 déc.
1865.....	22,339 64	409,062	602	395	997	1 do	3 do
1866.....	23,069 54	458,530	555	453	1,008	5 do	3 do
1867.....	33,515 54	556,898	839	466	1,305	4 do	3 do
1868.....	25,977 14	432,563	817	338	1,151	2 do	3 do
1869.....	31,579 46	524,884	939	399	1,388	4 do	29 nov.
1870.....	41,896 63	690,825	1,397	431	1,828	29 avril.....	1er déc.
1871.....	33,865 45	752,100	1,064	573	1,637	8 mai	29 nov.
1872.....	41,232 44	914,735	1,212	792	2,004	11 do	23 do
1873.....	44,943 18	1,204,445	1,549	968	2,517	5 do	16 do
1874.....	38,922 97	1,070,857	883	901	1,734	12 do	2 déc.
1875.....	41,199 04	1,259,533	569	1,464	2,083	12 do	2 do
1876.....	46,867 30	1,541,676	684	1,733	2,417	8 do	26 nov.
1877.....	44,351 43	1,439,215	1,401	1,050	2,451	2 do	30 do
1878.....	49,437 00	1,667,136	1,091	1,476	2,567	8 avril ...	3 déc.
1879.....	41,335 63	1,677,071	1,403	1,618	3,121	2 mai	3 do
1880.....	44,552 78	1,734,890	1,718	1,735	3,503	28 avril	15 nov.
1881.....	Perception	7,092,757	1,706	2,117	4,004	7 mai	5 déc.
1882.....	des péages	2,468,088	1,663	2,739	4,774	21 avril	3 do
1883.....	discontinué,	2,042,259	1,458	2,620	4,315	2 mai	11 do
1884.....	9 juin 1881.	2,997,837	1,710	3,608	5,689	23 avril	10 do
1885.....		3,035,927	1,689	3,354	5,380	6 mai	3 do
1886.....		4,219,397	2,534	4,584	7,424	25 avril	4 do
1887.....		4,897,598	2,562	5,968	9,355	1er mai	3 do

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

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

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

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

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

1882 tonnage enregistré, 2,468,088.	Tonnage de fret, 2,029,520
1883 do 2,042,259.	do 2,267,105
1884 do 2,997,837.	do 2,873,003
1885 do 3,035,937.	do 3,256,628
1886 do 4,219,397.	do 4,527,759
1887 do 4,897,598.	do 5,494,649

En vertu de l'acte du 5 août 1886, par les Etats-Unis, relativement aux rivières et aux havres, un octroi de \$250,000 a été accordé pour "améliorer la rivière Sainte-Marie, Michigan, et pour la construction d'une nouvelle écluse et d'un chenal pour y aborder." D'après cet acte, le projet approuvé par le ministère de la guerre, est celui de construire une seule écluse avec une chute de 18 pieds, d'une longueur de 800 pieds entre les poteaux tourillons, et de 100 pieds de largeur, avec portes convenables à cette largeur, et une profondeur de 21 pieds d'eau sur les buscs, sur l'emplacement occupé par les deux premières écluses construites en 1855. Le prisme du canal devra être creusé suffisamment pour donner une profondeur d'eau d'au moins 20 pieds.

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

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

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

Nom du canal.	Dimensions des écluses, en pieds.			Dimensions des navires, en pieds.			Tonnage des navires.
	Longueur.	Largeur.	Profondeur d'eau sur les seuils.	Longueur.	Largeur.	Tirant d'eau, avec chargement.	
Lachine	276	45	12	250	44	12	1,000
Beauharnois	200	45	9	180	44	9	700
Cornwall	200	55	9	180	54	9	750
Williamsburg	200	45	9	180	44	9	700
Welland	270	45	14	250	44	†14	1,000
Ecluse de Saint-Ours.....	200	45	7	180	44	7	600
Chambly	118	23½	7	110	23	6½	230
Rideau.....	134	33	5	120	21½	4½	250
Sainte-Anne.....	200	45	9	180	44	9	700
Orillon	200	45	9	180	44	9	700
Grenville.....	200	45	9	180	44	9	700
Culbute	200	45	6	180	44	6	550
Saint-Pierre.....	200	49½	18	199	49	17½	1,000
Rivière Trent.....	131	32½	4½				
<i>Canaux des Etats-Unis.</i>							
Erié.....	110	18	7	102	17½	6½	220
Champlain	100	18	5	92	17½	4½	80
Saut-Ste-Marie (nouv.)...	515	80	16	490	58	16	Pour plusieurs navires de 2,000
do (ancien)...	350	70	12	320	67	12	
do (nouv.)...	800	100	21	.....	100	19	do

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

(Pour les détails sur les canaux, voir les profils sous forme de tableaux, nos 4, 5, 12, 13, 14, 15 et 29 de l'annexe n° 50 du rapport général des travaux publics, 1867 à 1882).

N° 12.—LAC SAINT-JEAN.

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

Sa plus grande longueur depuis Belle Rivière, près du pied du lac, à son extrémité sud-est, jusqu'à l'embouchure de la rivière Mistassini, en remontant à la tête du lac à son extrémité nord-ouest..... 27¾ mil. sta.

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

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

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

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

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

L'élévation de son niveau au-dessus de la mer, d'après la carte régionale de 1880 300 “

Élévation de son niveau au-dessus de la mer, d'après Richardson, à l'embouchure de la rivière Ashuapmouchouan, en juin 1879 293 “

On dit que la profondeur du lac est généralement de 3 pieds à un mille du rivage, qu'elle varie de 12 à 54 pieds, en gagnant le large, sur une distance de 1½ mille à 3 milles du rivage, et qu'elle est de 60 pieds vers le milieu du lac..... 3 à 60 pieds.

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

Bouchette, dans son dictionnaire topographique, représente la profondeur du lac comme étant de 240 pieds au centre.

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

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

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

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

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

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

Exploration hydrographique.

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

Les vents.

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

La glace.

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

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

Le lit du lac.

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

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

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

Débordement du lac Saint-Jean.

M. Thomas Guerin, un des ingénieurs du département des travaux publics, qui a consacré bien des années à l'étude de questions relatives à la science hydraulique, a été chargé, en 1885, de calculer la quantité d'eau fournie au lac par ses tributaires, pour qu'il puisse être suggéré un moyen de diminuer le débordement, et l'inondation des terres fertiles aux alentours du lac Saint-Jean, qui est la conséquence de ce débordement. Il a fini son examen durant l'automne de 1886, mais n'a pas encore sondé le lac.

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

N° 13.—ROUTE DE LA RIVIERE SAGUENAY.

DEPUIS TADOUSSAC, à l'embouchure de la rivière Saguenay, jusqu'à la tête du lac Saint-Jean, d'après la carte de l'Amirauté corrigée jusqu'à 1871, et celle qui a été publiée à Québec en 1880, par le département des terres de la couronne.

Nom des places.	DISTANCE EN MILES.		Largeur de la rivière Saguenay en milles.		Sur quel côté de la rivière Saguenay.	Profondeur au milieu de la rivière Saguenay à la basse marée.	Mouillage.	Observations.
	Par le routier imprimé.		Statut.					
	Marins.	Statut.	Marins.	Statut.				
Tadoussac	0-00	0-00	0-75	0-86	Côté N.-E.	En brasses. 104	Mouillage.	Les côtes en arrière ont 400 pieds de hauteur.
Anse-à-l'Eau	0-50	0-58	0-80	0-92	do	88	do	Les côtes en arrière ont 1,080 pieds de hauteur.
Anse-à-la-Barque	1-00	1-27	1-10	1-15	do	100	do	
Baie et rivière Sainte-Etienne	10-50	9-00	1-15	1-32	Côté S.-O.	60	do	
Rivière Sainte-Marguerite	14-30	10-35	1-00	1-15	Côté N.	72	do	
Iles-Saint-Louis (extrém infér.)	17-00	12-14	1-30	1-60	km de la rive S	39	do	
Ile-Saint-Barthélemy	18-00	13-98	1-20	1-38	Près de la rive N.	90	do	
Rivière Petit-Saguenay	19-50	15-98	1-20	1-50	Côté S.	98	do	
Rivière et anse-St-Jean	21-28	25-07	2-30	2-88	do	118	do	
Anse du Cap Eternité	28-00	32-20	2-00	2-20	Côté S.O.	146	do	Les côtes en arrière sont de granit syénitique et de 1,500 pieds de hauteur.
Cap Eternité	28-50	32-78	0-90	1-04	Côté S.	145	do	Côtes de granit syénitique et de grès.
Pointe-Trinité	30-00	36-80	1-70	1-98	Côté N.	142	Mouillage.	
Tableau	35-00	40-25	1-30	1-50	Côté S.	118	do	
Descente-des-Femmes	43-00	46-23	1-90	2-18	Côté N.	118	do	
Cap-à l'Est	47-50	51-75	1-80	2-07	do	80	do	Vis-à-vis le Cap-à-l'Ouest.
Entre Mi-chemin	47-00	52-90	1-80	2-07	do	80	do	
Cap-à l'Ouest	55-00	60-26	1-20	1-38	Dans le chenal.	80	do	
Pied de la Baie-des-Ha! Ha!	57-00	63-25	2-50	2-88	Côté O.	5	do	
Tête de la Baie-des-Ha! Ha!	57-00	63-25	1-60	1-84	Côté N.	60	do	
Petits-Ilets	57-00	63-25	1-80	1-73	do	3½	do	
Pointe-aux-Roches	65-00	71-22	0-45	0-52	Côté S.	2	do	De Chicoutimi à Terres-Rompues, la largeur de la rivière varie de 3 à 4, 2 et 5 dixièmes de mille statute.
Chicoutimi	65-00	72-22	0-40	0-46	do	2 à 1	do	
Rivière Chicoutimi	67-15	77-22	0-20	0-23	Côté N.		do	
Riv.-des-Vases, Terres-Rompues			à 0-50	à 0-58			do	
		68-02	0-40	0-40	do	Pas de sondages	La mer m.	Des Terres-Rompues au lac Saint-Jean, il y a de nombreux rapides.
Rivière Shipshaw		69-76			Côté S.	do	jusqu'ici.	
Rivière-aux-Sables								
Grand-Remous ou rivière des Aulnaies, près la ligne du canton Kinngami		73-02	0-50	0-58	Côté N.	do		

Rivière Duclas	76-50	87-97			Côté N.	Pas de sondages.
Rivière Gervais	82-58	94-87			do	do
Jonction de la Grande et de la Petite Décharge	86-28	99-22			Entre N. et S.	do
Embouchure de la Petite-Décharge, pied du lac St-Jean.	96-50	110-97	0-50	0-58	Extrémité N.-E. du lac.	do
Embouchure de la Grande-Décharge, pied du lac St-Jean.	97-58	112-22	1-00	1-15	do	do
Décharge	119-32	137-22	0-65	0-75	Extrémité N.-O. du lac.	do
Rivière Mistassini, via Petite-Décharge	118-02	135-72			do	do
Rivière Peribonca, via Petite-Décharge	113-45	130-47	0-87	1-00	Côté le plus au nord du lac.	do
Rivière Chomouchouan, via Petite-Décharge	118-23	135-97	0-44	0-50	Ext. S.-O. du lac	do
Rivière Quisichouan, via Petite-Décharge	113-02	129-97			Rive S.	do
Rivière Métabetchouan, via Petite-Décharge	107-80	123-97			do	do

NOTE.—Les distances mesurées sur la carte de l'Amirauté sont correctes. Celles qui sont données par le routier du Saint-Laurent publié en 1880, depuis la baie Saint-Etienne jusqu'à Chicoutimi, paraissent comprendre 1½ mille depuis Tadoussac jusqu'à l'embouchure du Saguenay.

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

Année.	Nombre de voyages.	Tonnage.	Equipage.	Vapeurs.
1840.....	2	524	40	Unicorn.
1841.....	1	262	20	do
1842.....	1	250	20	North America.
1843.....	5	1,830	120	do et Alliance.
1844.....	4	1,165	90	Alliance.
1845.....	5	861	95	Pocahontas.
1846.....	6	1,128	112	Lady Colborne.
1847*.....				
1848.....	3	1,620	60	Alliance.
1849.....	9	1,035	135	Rowland Hill.
1850.....	9	1,035	135	do
1851.....	9	1,035	135	do
1852.....	9	1,035	135	do
1853.....	15	2,145	225	Saguenay.
1854.....	15	2,145	225	do
1855.....	15	2,145	225	do
1856.....	15	2,145	225	do
1857.....	15	2,145	225	do
1858.....	15	2,145	225	do
1859.....	15	2,145	225	do
1860.....	15	2,145	225	do
1861.....	19	5,320	570	Magnet.
1862.....	19	5,320	570	do
1863.....	19	5,320	570	do
1864.....	21	5,880	630	do
1865.....	21	5,880	630	do
1866.....	31	8,505	930	do et Champion.
1867.....	54	27,706	2,085	do et Union.
1868.....	42	18,880	1,560	do do
1869.....	77	36,593	2,255	do do
1870.....	84	39,526	2,395	Advance, St. George, Magnet, Union et Clyde.
1871.....	89	41,568	2,585	do do
1872.....	80	30,155	1,630	Union et Clyde.
1873.....	14	6,100	280	} St. George, Clyde, Union, Saguenay.
	91	77,208	2,730	
1874.....	81	71,148	2,400	Saguenay, Union, St. Lawrence.
1875.....	88	76,666	2,640	do do
1876.....	90	81,115	2,700	do do
1877.....	96	82,356	2,880	do do
1878.....	106	92,861	3,180	do do
1879.....	78	72,929	2,340	do et St. Lawrence.
1880.....	77	73,985	3,250	do do
1881.....	100	69,598	3,500	do Union, St. Lawrence et Chicoutimi.
1882.....	67	66,959	2,880	do et St. Lawrence.
1883.....	78	70,256	3,120	do et Union.
1884.....	85	70,095	3,400	do do
1885.....	78	60,337	3,110	St. Lawrence, Union et Druid.
1886.....	106	68,193	4,457	do do Magnet.
1887.....	72	37,703	3,240	do do do

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

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

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

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

Année.	Chicoutimi.			Tadoussac.			Les Escoumains.			Saut-au-Cochon.		
	Nomb. de navires.	Tonnage enregistré.	Equi-page.	Nomb. de navires.	Tonnage enregistré.	Equi-page.	Nomb. de navires.	Tonnage enregistré.	Equi-page.	Nomb. de navires.	Tonnage enregistré.	Equi-page.
1840.....												
1841.....												
1842.....												
1843.....												
1844.....												
1845.....												
1846.....												
1847.....												
1848.....												
1849.....												
1850.....												
1851.....												
1852.....	45	19,908	617									
1853.....	23	10,478	329									
1854.....	23	13,738	358									
1855.....	9	5,771	160									
1856.....	26	12,335	285									
1857.....	21	13,480	324									
1858.....	13	8,749	232									
1859.....	28	14,534	406									
1860.....	31	15,853	475									
1861.....	31	21,999	541									
1862.....	13	10,758	283									
1863.....	21	12,244	310									
1864.....	19	12,395	310									
1865.....	18	14,767	385									
1866.....	28	19,812	533									
1867.....	13	7,892	174									
1868.....	17	12,301	304									
1869.....	25	17,215	383	18	11,275	254	9	8,215	246			
1870.....	15	11,355	243	6	4,926	101						
1871.....	15	11,714	242	4	2,057	50						
1872.....	34	22,077	494	1	531	12						
1873.....	31	19,826	458	3	1,715	38						
1874.....	44	25,270	620	7	3,170	79	6	3,127	76	1	498	14
1875.....	34	17,266	442	5	2,021	57	1	654	14	6	3,275	77
1876.....	28	15,682	379	3	776	29	5	1,214	61	3	1,454	35
1877.....	27	18,093	398	5	3,215	73	1	271	91	8	4,441	101
1878.....	34	23,375	505	7	2,735	77	5	1,752	59	8	3,745	102
1879.....	34	18,160	420	6	2,583	67				5	3,631	73
1880.....	42	23,907	543	4	1,855	48	7	2,578	80	10	4,494	117
1881.....	34	19,584	431	8	4,104	96	8	3,971	104	7	3,777	85
1882.....	29	17,614	372	2	1,149	26	7	3,424	92	5	2,994	62
1883.....	36	20,831	452	4	2,306	52	4	1,729	36	10	4,512	115
1884.....	33	17,058	384	3	2,007	43	11	5,256	135	7	3,298	81
1885.....	36	21,946	428	6	2,326	59	2	789	20	8	4,250	95
1886.....	26	13,576	289	14	7,353	147	2	1,140	21	10	4,415	94
1887.....	22	14,424	286	14	7,713	148	2	1,180	24	7	3,678	58

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

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

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

De	A	Sections de la route.	Milles statutaires.	
			Inter-mé-diaires.	Total jusqu'au Déroit de Belle-Ile.
Déroit de Belle-Ile.....	Québec.....	Golfe et fleuve Saint-Laurent.	826	826
Québec.....	Pied du Saut-Ste-Marie.....	Fleuve et lacs du Saint-Laurent.....	1,160	1,986
Pied du Saut-Ste-Marie...	Tête du Saut-Ste-Marie.....	Canal du Saut Sainte-Marie.....	1	1,987
Tête du Saut-Ste-Marie...	Pointe-aux-Pins.....	Rivière Sainte-Marie.....	7	1,994
Pointe-aux-Pins.....	Port-Arthur.....	Lac Supérieur.....	270	2,264
Port-Arthur.....	Lac Shebandowan.....	Route Dawson, par terre.....	45	2,309
Lac Shebandowan.....	Pied du lac La Pluie.....	Route Dawson, en suivant la chaîne des lacs et portages.	192	2,501
Pied du lac La Pluie....	Tête de la riv. La Pluie....	Route Dawson, en passant par le canal de Fort-François....	1	2,501½
Tête de la riv. La Pluie.	Angle Nord-Ouest du lac des Bois.....	Route Dawson, par la rivière La Pluie et le lac des Bois.	119½	2,621
Angle Nord-Ouest du lac des Bois.....	Fort-Garry, Winnipeg.....	Route Dawson, par terre.....	95	2,716

Le trajet, par bateau à vapeur, de Collingwood à Port-Arthur, est de 532 milles statutaires.

Parcours de la route Dawson, chaîne de lacs et portages, de Port-Arthur

à Fort Garry, Winnipeg 452 do do

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

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

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

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

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

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

Voir pages 392 à 395, note A, annexe n° 8 du Rapport général des Travaux publics, 1887 à 1882.

N° 18.—OBSERVATIONS.

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

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

Un troisième vapeur complète le trajet de ce point à Fort-Edmonton, 410 milles.

Le trajet total est de 1,073 milles, et il se fait, dit-on, en quinze jours à peu près.

A l'époque des eaux basses, on n'a, dit-on, que trois à quatre pieds d'eau, et même moins.

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

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

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

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

N° 19½.—GRAND BASSIN DU FLEUVE MACKENZIE.

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

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

NAVIGATION.

1. La superficie de la région embrassée par l'enquête est de un million deux cent soixante mille milles statutaires carrés ; dans son enceinte ne se trouve comprise aucune des îles de l'archipel Arctique.
2. Le littoral de l'océan Arctique et de la Baie d'Hudson, mesure environ 5,000 milles, à part des anses et des baies profondes.
3. Plus de la moitié du littoral est facilement accessible à ceux qui font la pêche de la baleine et des phoques.
4. Le littoral navigable des grands lacs de la région en question, a près de 4,000 milles environ de développement et la superficie totale de ces lacs dépasse probablement celle de la chaîne des grands lacs canadiens-américains de l'est.
5. La navigation fluviale embrasse un parcours d'environ 2,750 milles, dont 1,390 sont praticables pour des propulseurs, qui, avec leurs barges, peuvent porter 300 tonneaux ; les 1,360 milles qui restent ont une profondeur d'eau suffisante pour des vapeurs de mer d'un léger tirant d'eau.
6. Il existe une voie navigable d'environ 6,500 milles par lacs et par rivières avec deux solutions de continuité seulement.
7. Ces deux interruptions se rencontrent sur la rivière du grand lac des Esclaves et sur la rivière Athabasca ; la première est aujourd'hui tournée par une route de charrette, longue de vingt milles, partant du Fort Smith et se dirigeant vers le sud le long de la grande rivière des Esclaves ; la seconde, située sur l'Athabasca, est d'une étendue de 70 milles de navigation douteuse en amont de Fort McMurray, en aval duquel elle est praticable à la descente seulement et pour des bateaux plats ou chalands, et qu'on pourrait racheter au moyen d'une route de charrettes d'environ 50 milles ; au reste il est possible de rendre la rivière navigable dans tout son cours en opérant certaines améliorations des rapides.

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

TERRES ARABLES ET PATURAGES.

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

La superficie des pâturages est estimée à 360,000, dont 26,000 consistent en prairies découvertes, présentant çà et là des bouquets d'arbres; le reste est plus ou moins boisé. On peut estimer que les terrains arables y compris les prairies, couvrent une superficie de 270,000 milles carrés.

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

PÊCHERIES, FORÊTS ET MINES.

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

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

En ce qui concerne les mines de cette vaste région, celles des localités situées à l'est du Mackenzie et au nord du grand lac des Esclaves, sont à peu près inconnues. Sur le côté ouest du Mackenzie, et dans le voisinage des sources de ses affluents, tels que la rivière Peel, la rivière au Liard et la rivière de la Paix, on estime que l'espace aurifère mesure 150,000 à 200,000 milles carrés. On trouve de l'argent sur le haut de la rivière au Liard et sur celle de la Paix, et du cuivre sur la rivière de la Mine-à-cuivre qui pourrait être reliée à un bras oriental du grand lac de l'Ours au moyen d'un chemin à lisses de 40 milles. Il existe notoirement des gisements de fer, de graphite, d'ocre, d'argile à brique et à poterie, de mica, de gypse, de pierre calcaire et de grès, de sable à verre et à moulage, et d'asphalte. La superficie pétrolière le long de la rivière Athabasca, de la grande rivière des Esclaves, du petit et du grand lac des Esclaves et du Mackenzie, est si étendue qu'il est permis de croire, qu'elle est la plus grande en Amérique, sinon de tout le monde, et qu'elle fournira aux besoins de la plus grande partie du continent nord-américain, et qu'on expédiera du pétrole en Angleterre par le port de Churchill ou quelque autre port plus septentrional de la baie d'Hudson. Le comité recommande que l'on réserve une étendue de 40,500 milles carrés de la superficie pétrolière entre le lac Athabasca, la rivière de la Paix et le petit lac des Esclaves.

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

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

La population est éparsée; n'ayant jamais vécu en agglomérations nombreuses, elle est paisible.

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

De la tête du grand lac des Esclaves à la tête de l'Anse de Chesterfield, 320 milles; de la tête du lac Athabasca au port de Churchill, 440 milles; du Fort-McMurray, au confluent des rivières à l'Eau Claire et Athabasca, en aval des 70 milles de mauvaise navigation, aux points suivants, sur la Saskatchewan, savoir: Prince-Albert, 300 milles; Fort-Pitt, 220 milles; Victoria, 179 milles; Edmonton, 225 milles; de Calgary sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, au débarcadère d'Athabasca, sur la rivière Athabasca, 250 milles; de la tête du petit lac des Esclaves à Peace River Landing sur la rivière de la Paix, 65 milles; de Hazleton, sur la rivière Skeena, à la rivière de la Paix, par la Passe, 150 milles; du Fort-Mumford, sur la rivière Stikkeen, au Fort du Liard, sur la rivière de Liard, 370 milles.

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

N° 20.—RIVIÈRE SASKATCHEWAN.

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

	Pds cubes. par seconde.	Pds cubes. par minute.	Pds cubes. par heure.
Branche Sud.....	34,285	= 2,057,094	= 123,425,616
Branche Nord.....	25,281	= 1,516,856	= 91,011,360
Rivière Saskatchewan, à Fort-à-la-Corne.	59,567	= 3,574,021	= 214,441,290
do près de la rivière aux Cerfs	57,493	= 3,449,583	= 206,975,000

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

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

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

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

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

N° 22.—RÉGION DE LA BAIE D'HUDSON.

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

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

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

Milles géographiques.

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

RÉGION DE LA BAIE D'HUDSON.

NAVIGATION, CLIMAT, RESSOURCES, ETC.

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

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

Du 29 juillet au 14 août de la dernière année, on fit un relevé du havre de Churchill et du port Nelson, puis comme la clôture de la navigation approchait, on procéda du 8 au 30 septembre, au démontage des observatoires temporaires qui avaient été érigés, et au rembarquement des observateurs et du matériel avec les approvisionnements non utilisés aux divers postes. Le retour à Halifax eut lieu le 10 octobre suivant.

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

1884	\$37,287 57
1885	53,938 40
1886	29,710 05
1887.....	1,084 07
Total.....	<u>\$122,020 09</u>

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

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

1884.

PREMIERE EXPÉDITION.

LE VAPEUR "NEPTUNE."

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

Ce vaisseau avait été construit pour la pêche des phoques.

Officiers de l'Expédition.

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

1885-1886.

DEUXIÈME ET TROISIÈME EXPÉDITIONS.

LE VAPEUR "ALERT."

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

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

1885.

DEUXIÈME EXPÉDITION.

LE VAPEUR "ALERT" DE SA MAJESTÉ.

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

Officiers du navire :—

1 commandant; 1 officier supérieur; 1 officier subalterne; 1 mécanicien en chef; 1 mécanicien subalterne; 1 charpentier.....	6
--	---

Equipage :—

2 maîtres d'équipage; 12 marins; 1 lampiste; 6 aide-mécaniciens; 1 maître d'hôtel; 1 maître-cuisinier; 2 sous-maîtres d'hôtel; 1 aide-cuisinier.....	26
--	----

Membres de l'expédition :—

1 géologue et médecin; 1 assistant; 5 observateurs.....	7
Manœuvres des postes d'observation	12
L'éditeur du <i>Times</i> de Winnipeg, délégué de la compagnie du chemin de fer projeté entre Winnipeg et la baie d'Hudson....	1

Total.....	<u>52</u>
------------	-----------

1886.

TROISIÈME EXPÉDITION.

LE VAPEUR "ALERT" DE L'ÉTAT.

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

Officiers du navire :—

1 commandant; 1 capitaine; 3 seconds.....	5
---	---

Equipage :—

1 Maître d'équipage; 20 marins; 1 lampiste; 2 mécaniciens; 6 chauffeurs; 2 graisseurs; 5 maîtres d'hôtel et cuisiniers.	37
---	----

Membres de l'expédition :—

1 météorologue assistant.....	1
-------------------------------	---

Total.....	<u>43</u>
------------	-----------

OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES, 1884.

Des observations complètes furent prises à bord du navire pendant le voyage.

La comparaison qui suit, indique la différence qui existe entre le climat du détroit d'Hudson et de celui de Belle-Ile, l'une des stations météorologiques de l'Etat, sur la route des navires marchands entre Québec et l'Europe.

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

La table suivante est basée sur les registres météorologiques :—

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

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

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

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

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

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

TEMPERATURE MINIMUM MOYENNE—DETROIT D'HUDSON.

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

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

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

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

Température minimum moyenne, durant une année.

Durant les premiers 6 mois de 1885 :

32·14° à—18·14°, Port Burwell, à l'extrémité est du détroit.

43·07° à—33·08°, Port DeBoucherville, à l'extrémité ouest.

Durant les 4 mois subséquents, octobre compris, 1885 :

28·00° à 36·82°, à l'extrémité est.

17·59° à 45·23°, à l'extrémité ouest.

Durant les 2 derniers mois de 1885 :

18·91° à— 1·96°, à l'extrémité est.

8·06° à—14·73°, à l'extrémité ouest.

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

GLACE.

DÉTROIT ET BAIE D'HUDSON.

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

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

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

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

PÉRIODE DE LA NAVIGATION.

DÉTROIT ET BAIE D'HUDSON.

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

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

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

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

A Belle-Ile la température de l'eau était de 41.6° le 25 juillet, et à l'entrée du détroit d'Hudson de 34.7° le 4 août, la même année.

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

COURANTS DES MARÉES.

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

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

BOUSSOLES.

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

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

L'inclinaison de l'aiguille est de 86° à l'île Digges, à l'extrémité ouest du détroit d'Hudson, où l'on approche du Pôle Magnétique. Cela indique une grande force verticale pendant que la force horizontale s'approche du point où elle va disparaître. Dans la traversée entre le Royaume-Uni et la baie d'Hudson, l'inclinaison augmente de 61° à 87° environ.

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

RESSOURCES DE LA BAIE ET DU DÉTROIT D'HUDSON.

PÊCHERIES.

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

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

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

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

“ De toutes les pêches qu’exploite la Compagnie de la Baie-d’Hudson, celle-ci est la plus considérable. Le lard de ces mammifères pèse de 200 à 400 livres et produit une très belle huile. Chaque marsouin vaut à peu près \$100. En 1883 la compagnie en a pris environ 200 dans une seule marée à Churchill, et un nombre beaucoup plus considérable dans la baie d’Ungava. On les fait échouer sur les battures des anses où la marée monte de 10 à 25 pieds, ou plus, et où on les retient au moyen de rets à trappes, jusqu’à ce que l’eau disparaisse; le marsouin reste alors à sec sur les rochers et le sable.

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

40. Le morse ou cheval marin—“*trichechus rosmarinus*”—que l’on trouve en troupeaux très nombreux, généralement à peu de distance du rivage, dans le détroit et surtout dans la baie d’Hudson, au nord de l’île de Marbre où la Compagnie de la Baie-d’Hudson envoie de Churchill, chaque année, deux vaisseaux qui n’ont jamais manqué de se procurer, dans l’espace de quelques semaines, autant de lard, d’ivoire et de peaux qu’ils pouvaient en porter. En 1884, on a pris de vingt à trente de ces pinnipèdes dont la valeur s’élevait à \$7,000, ou plus.

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

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

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

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

PÊCHE DE LA BALEINE, BAIE D’HUDSON.

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

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

La valeur totale seulement de l'huile obtenue et exportée de la région de la baie d'Hudson par la Compagnie de la Baie-d'Hudson et les pêcheurs des États-Unis, en 1883, est estimée à \$150,000 ou à \$1,500,000 durant le cours des dix dernières années.

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

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

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

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

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

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

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

“ En partie, à l'ouest par la ligne de 57° 9' de longitude ouest, courant vrai nord; à partir de Blanc-Sablon, sur le parallèle de 51° 25' de latitude nord, sur le détroit de Belle-Ile (comprenant Blanc-Sablon et les Iles-à-Bois—“Woody-Islands”), jusqu'au parallèle de 52° de latitude nord qui limite le territoire de Terre-Neuve au sud, jusqu'à la ligne de 65° de longitude ouest qui limite le reste du territoire à l'ouest, à partir du dit parallèle de 52° de latitude jusqu'au Cap Chudleigh, qui est situé sur le parallèle de 60° 37' de latitude nord, à l'embouchure du détroit d'Hudson.” N.B.—Pour les limites de la partie du Labrador sous la juridiction du gouvernement de Terre-Neuve, voir l'annexe du “ Journal de l'Assemblée Législative de Terre-Neuve,” 1864, page 613.

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

GÉOLOGIE DE LA BAIE ET DU DÉTROIT D'HUDSON.

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

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

MINÉRAUX ÉCONOMIQUES DES TERRITOIRES DE LA BAIE D'HUDSON.

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

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

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

FAUNE.

Détroit et Baie d'Hudson.

Parmi les mammifères terrestres, les principaux sont :—

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

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

FAUNE ET FLORE.

Sonde du Prince de Galles.

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

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

RÉGION DU LABRADOR, DU DÉTROIT ET DE LA BAIE.

ARBRES FORESTIERS.

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

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

ESQUIMAUX.

Sur la côte du Labrador, le long de l'Atlantique, les indigènes se groupent ordinairement autour des Missions-Moraves dont la principale est à Nain où ils sont au nombre d'environ 200; cette mission est située à 410 milles au nord de Belle-Île et à 350 au sud du cap Chudleigh à l'embouchure est du détroit d'Hudson. Dans le reste du Labrador sous la juridiction de Terre-Neuve, il y en a 400, ou un peu plus, suivant le recensement de 1834. Le nombre total des habitants alors était de 4,212, dont 607 étaient des Esquimaux.

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

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

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

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

HAVRE DE CHURCHILL.

SUR LA COTE OUEST DE LA BAIE D'HUDSON.

Suivant le relèvement du lieut. Gordon, 29 juillet au 5 août 1886.

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

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

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

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

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

Les grandes mers s'élèvent de 15½ pieds.

Les petites mers s'élèvent de 8 pieds.

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

PORT-NELSON.

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

“ Examiné par le lieut. Gordon, 6 au 13 août 1886.”

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

On pourra se former une idée des difficultés contre lesquelles le lieut. Gordon eut à lutter, en prenant les sondages dans l'estuaire des rivières Nelson et Hayes, d'après ce qui suit:—Le mouillage du navire était à 9 milles de la terre ferme, à 17 de son campement, et à 28 du terminus du chemin de fer projeté de Winnipeg; il se trouvait néanmoins à guère plus d'un mille au large de la pointe d'une batture où il n'y avait qu'une profondeur de 6 pieds d'eau et un courant de près de 3 nœuds.

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

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

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

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

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

FACTORERIE DE YORK.

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

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

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

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

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

PÉNÉTRATION DE LA GELÉE ET DU DÉGEL.

À la factorerie de York la glace dans les rivières Nelson et Hayes, a une épaisseur de $5\frac{1}{2}$ à $6\frac{1}{2}$ pieds, en décembre, janvier, février et mars.

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

OUVERTURE ET CLÔTURE DE LA NAVIGATION.

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

Les dates de l'ouverture varient du 9 mai au 1er juin, et celles de la clôture du 3 novembre au 9 décembre. (Voir page 397 du rapport.)

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

"A."
OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES.
TEMPÉRATURE.

ANNÉE ET MOIS.	DÉTROIT D'HUDSON.			BAIE D'HUDSON, ENTRÉE N. E.			BAIE D'HUDSON, CÔTE OUEST.		
	DÉTROIT DE BELLE-ÎLE.	Port Burwell, Cap Chudleigh.	Fort Chimo, Baie Ungava.	Baie de Stupart.	Anse Ashe.	Port De Boucherville, Ile Nottingham.	Port Laperrère, Ile de Digges.	Port Churchill.	Factorerie de York.
	Phare.	Lat. 60° 24' N. Long 54° 46' O.	Lat. 58° 8' N. Long 68° 16' O.	Lat. 61° 35' N. Long 71° 32' O.	Lat. 63° 33' N. Long 70° 35' O.	Lat. 63° 12' N. Long 77° 28' O.	Lat. 62° 34' N. Long 75° 1' O.	Lat. 55° 43' N. Long 94° 10' O.	Lat. 57° 0' N. Long 93° 28' O.
	Minimum.	Minimum moy.	Minimum.	Minimum moy.	Minimum moy.	Minimum moy.	Minimum moy.	Moy. de la plus froide journée.	Moy. { 7 A.M. 2 P.M. 9 P.M.
1885.			{ 7 A.M. 2 P.M. 8 P.M. }						
Septembre.....			36° 04	30° 19	26° 93	30° 14	30° 50	30° 50	37° 70
Octobre.....	25° 0	28 00	29 46	20 70	17 59	21 86	2 67	2 67	12 89
Novembre.....	— 3° 0	18 91	19 91	7 47	8 06	11 37	— 10 67	— 10 67	— 11 13
Décembre.....	— 12° 0	— 1 96	4 54	— 5 29	— 14 73	— 11 18	— 32 00	— 32 00	
1886.									
Janvier.....	— 15 0	— 18 14	— 15 12	— 25 29	— 30 90	— 31 08	— 41 67	— 41 67	— 27 26
Février.....	— 11° 0	— 15 97	— 14 91	— 25 44	— 33 08	— 31 09	— 55 00	— 55 00	— 13 20
Mars.....	— 14° 0	— 5 53	0 28	— 16 37	— 18 76	— 17 46	— 32 67	— 32 67	— 9 47
Avril.....	2° 0	9 79	16 77	1 71	2 21	0 62	— 12 00	— 12 00	18 85
Mai.....	19° 0	23 63	30 07	19 17	16 91	17 62	3 00	3 00	35 09
Juin.....	33° 0	32 14	43 84	31 58	32 14	31 15	33 83	33 83	51 78
Juillet.....	34° 0	36 82	48 65	35 72	34 39	34 14	48 33	48 33	68 24
Août.....	39° 0	36 69	49 16	34 61	34 54	34 82	43 93	43 93	64 51
Année.....			20 72	9 06	5 91	7 57			
Septembre.....	30° 0	33 41	½ M. 41 00	31 75					44 81
Année.....	— 15° 0	14 82							

N.B.—Observations prises à 3h. 7h. et 11h. a.m. et p.m. de l'heure établie du 75° méridien, excepté au Fort Chimo et à la Factorerie de York.

"B."

OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES.

PLUIE, NEIGE, BRUME.

ANNÉE ET MOIS.	DÉTROIT DE HUDSON.				BAIE D'HUDSON. ENTRÉE N.-E.				BAIE D'HUDSON. CÔTE OUEST.																											
	Phare.		Port Burwell.		Fort Chimo.		Baie de Stupart.		Ause Ashe.		Port De Boucherville.		Port Laperrière.		Fort Churchill.		Factorerie de York.																			
	Pluie.	Neige.	Heures.	Pluie.	Neige.	Heures.	Pluie.	Neige.	Heures.	Pluie.	Neige.	Heures.	Pluie.	Neige.	Heures.	Pluie.	Neige.	No.																		
1885																																				
Septembre.....	—	0	40	—	41	88	22	—	23	58	86	57	—	32	19-80	55	—	3	58	80	20	2	44	—	2	44	—	2	44	—	2	44	—	2	44	
Octobre.....	8	71	152	18	60	8	15	—	25	12	110	13	10	48	64	81	12	—	77	12	3	7	48	—	7	48	—	7	48	—	7	48	—	7	48	
Novembre.....	4	35	88	18	34	6	9	—	21	—	105	0	—	39	0	87	0	—	40	28	1	5	96	—	5	96	—	5	96	—	5	96	—	5	96	
Décembre.....	4	49	32	—	58	0	8	—	4	—	144	10	—	86	0	203	0	—	57	0	1	6	72	—	6	72	—	6	72	—	6	72	—	6	72	
1886																																				
Janvier.....	9	98	168	—	8	0	8	—	7	—	95	60	—	48	0	78	0	—	5	0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Février.....	4	136	144	—	36	0	12	—	9	—	113	43	—	40	0	71	0	—	19	0	—	3	0	—	3	0	—	3	0	—	3	0	—	3	0	
Mars.....	6	208	312	—	31	0	15	—	9	—	76	74	—	8	12	56	0	—	95	8	—	2	0	—	2	0	—	2	0	—	2	0	—	2	0	
Avril.....	9	104	24	—	3	28	16	—	19	—	139	35	—	20	4	49	4	—	94	16	4	1	42	—	1	42	—	1	42	—	1	42	—	1	42	
Mai.....	10	25	216	—	10	24	13	—	21	—	63	86	59	43	52	44	12	25	114	12	2	6	2	6	—	2	6	—	2	6	—	2	6	—	2	6
Juin.....	14	—	248	14	15	20	21	—	24	—	62	45	68	15	20	60	31-00	28	0	134	76	2	6	5	—	5	—	5	—	5	—	5	—	5	—	
Juillet.....	18	—	368	8	—	44	10	—	19	—	19	19	0	147	57	0	92	72-30	0	188	19	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Août.....	5	—	104	16	—	196	10	—	14	—	56	0	40	158	0	88	70-25	0	80	44	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Septembre.....	10	40	136	12	34	26	—	—	—	—	—	—	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Année.....	101	766	2,032	86	336	618	159	—	195	277	999	606	299	384	396	205-60	809	184	165	577	740	65	37	418	44	44	95	37	418	44	95	37	418	44	95	

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

40.⁹⁹
OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES.

VÉLOCITÉ DU VENT.

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

ANNÉES ET MOIS.	DÉTROIT DE BELLE-LLE.			DÉTROIT D'HUDSON.			BAIE D'HUDSON, ENTRÉE N.-E.		BAIE D'HUDSON, CÔTE OUEST.	
	Phare de Belle-Ile.	Port Burwell.	Anse Ashe.	Baie de Stupart.	Port DeBoucher-ville, Ile Nottingham	Port Laperrière, Ile Digges.	Fort Churchill.	Factorerie de York.	Vélocité moy. par heure.	Vélocité moy. jour du plus grand vent.
1885.	16	8	5	8	5	9	24.67	Milles.	12.38	Milles.
Septembre.	18	7	9	4	0	6	30.71		13.08	
Octobre.	18	7	9	3	5	6	19.09		11.54	
Novembre.	22	12	12	8	4	13	39.75			
Décembre.										
1886.	17	23	10	8	3	5	24.29		12.04	
Janvier.	19	17	8	8	3	5	35.08		13.04	
Février.	21	16	4	6	4	7	27.46		12.92	
Mars.	17	19	7	5	4	6	23.25		11.67	
Avril.	5	14	10	0	4	2	32.04		12.62	
Mai.	7	12	9	3	0	2	12.96		11.96	
Juin.	6	13	4	4	0	4	16.63		11.92	
Juillet.	17	10	5	4	0	5	12.83		12.87	
Août.	4	17	8	4	0	5			11.96	
Septembre.	169	168	96	61	32	70	24.81		12.33	
Année.										

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

" D. "

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

Semaines finissant.	Baromètre.				Température.				Heures.			Observations. Vents de 30 milles et plus.
	Moyenne.	Le plus élevé.	Le plus bas.	Variation.	Moyenne.	Maximum.	Minimum.	Variation.	Pluie.	Neige.	Brume.	
1886.												
Juillet 1.....	29·793	30·160	29·492	·668	48·84	57·2	38·5	18·7	22	—	56	4
do 8.....	·756	·070	·509	·561	36·63	48·0	33·0	15·0	26	16	38	5
do 15.....	·787	29·984	·420	·564	38·42	48·8	32·5	16·3	18	—	28	—
do 22.....	·664	·912	·390	·522	38·63	42·5	31·0	10·5	12	—	22	1
do 29.....	·727	·953	·502	·451	40·71	53·0	36·0	17·0	36	—	38	—
Août 5.....	·924	30·192	·702	·490	49·42	84·0	39·0	45·0	14	—	40	6
do 12.....	·824	29·978	·606	·372	53·68	71·0	44·0	27·0	20	—	2	—
do 19.....	·807	30·101	·355	·746	55·90	76·0	43·0	33·0	8	—	12	—
do 26.....	·727	·101	·141	·960	46·94	64·0	39·0	25·0	14	—	32	6
Septembre 2.....	·742	29·998	28·873	1·125	39·52	52·0	35·5	16·5	64	—	38	9
do 9.....	·851	30·134	29·234	·900	36·92	44·0	32·0	12·0	30	10	10	13
do 16.....	·578	·055	·120	·935	35·36	42·3	32·0	10·3	14	6	10	20
do 23.....	·642	·074	28·857	1·217	46·23	43·2	27·6	15·6	12	2	18	23
do 30.....	·935	·233	29·403	·830	34·49	45·0	28·5	16·5	8	2	—	7
Octobre 7.....	·676	·275	·017	1·258	39·95	50·0	32·0	18·0	22	2	4	2
Voyage.....	29·762	30·275	28·857	1·418	42·776	84·0	27·6	56·4	320	38	348	96

"E."

OBSERVATIONS DE LA MARÉE AUX POSTES.

Pour les fins ordinaires de la navigation.

Nature des observations.	Labrador—Côte N.E.		Détroit d'Hudson.		Baie d'Hudson—Entrée N.E.		Baie d'Hudson—Côte N.O.	
	Baie Nachvak. Anse de Slynner.	Port. Burwell.	Baie de Stupart.	Anse Ashe.	Port De Boucherville.	Port Laperrière.	Ile de Marbre.	Port Churchill.
	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.
	7 08	9 25	8 11	8 32	9 30	9 26	4 10	7 06
	7 01	9 04	7 50	8 04	8 57	8 53	3 54	6 44
	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.
	3-69	14-24	18-04	22-00	9-47	6-18	9-00	11-70
	4-88	18-90	24-14	29-95	13-01	8-66	12-00	15-50
	2-58	9-59	11-94	14-03	5-93	3-70	6-00	8-00

N.B.— Ces observations n'ont pas été corrigées pour les changements barométriques.

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

EXPÉDITIONS À LA BAIE D'HUDSON EN 1884, 1885, 1886.

Sous le Commandement du Lieut A. R. GORDON, M.R.

NOMS DES POSTES, ETC., SUR LA ROUTE.	PREMIÈRE EXPÉDITION—PAR LE "NEPTUNE," EN 1884.								DEUXIÈME EXPÉDITION—PAR LE "ALERT," EN 1885.							
	Aller.				Retour.				Aller.				Ret.			
	Navigation.	Escale aux postes, etc.	Brume, neige, etc.	Glace, etc.	Navigation.	Escale aux postes, etc.	Brume, neige, etc.	Glace, etc.	Navigation.	Escale aux postes, etc.	Brume, neige, etc.	Glace, etc.	Navigation.	Escale aux postes, etc.		
	Dates.	Jours.	Jours.		Dates.	Jours.	Jours.		Dates.	Jours.	Jours.		Dates.	Jours.		
Halifax, Côte S.-E. de la Nouvelle-Ecosse.....	22 juillet.....															
Détroit de Canso, Extrémité S. du Cap-Breton	23 juillet.....															
Ile Soutari vis-à-vis la côte E. du Cap-Breton	24 do															
Cap Ray, Extrémité O. de Terre-Neuve	26 do	½ jour.	Brume													
Blanc Sablon, Extrémité S.-O. du détroit de Belle-Ile.....																
Saint-Jean de Terre-Neuve, Extrémité E																
Ile du Bouledogue, Côte E. du Labrador.....	28 juillet.....															
Ford, Havre, Extrémité E. de l'île Saint-Paul.....	29 do	½ jour.														
Nain, Havre, Côte E. du Labrador, Chef-lieu des Six Missions Moraves.....	30 do	Pour fourrures, etc., 1 jour.														
Cap Mugford, Côte E. du Labrador	31 do															
Nachvak Bay, do do	1er août	½ jour.	Brume épaisse, 3, 4, 5 août.													
Cap Chudleigh, Entrée E., Côte S., Détroit d'Hudson.....	5 do															
Ile Résolution, Entrée E., Côte N., Détroit d'Hudson	8 do	A la recherche d'un havre, 1 jour.	Brume et neige, 9, 10 août.	Banquises nombreuses, le 9 août.	26 do	A la recherche d'un havre, 3 jours.	Grandes vagues sur le travers.	Vent violent.....	15 juin au 6 juillet.	Détenu dans les glaces, 21 jours.		En dérive dans les glaces; blindage de l'étrave brisé.				
Port Burwell, près de l'entrée du détroit d'Hudson, sur la côte S	5 do	Erection des bâtiments, 3 jours. Du 5 au 8 août.			27 do	Lestage et charbon, 2½ jours.			4 août	On se rendit à terre sur la glace, 1 jour.		Vaisseau ressermé par les glaces, 8 au 11 août.	29 sept.	Provisions débarquées, 7 jours.		
Anse Ashe, Côte N., Détroit d'Hudson, vers le milieu du détroit.....	11 do	5	Temp'e de neige, 9 et 10 août.	Platières de glaces...	23 do	Vêtements fournis, ½ jour.			12, 17, 21 août.	Propulseur brisé dans les amas de glaces.		Grande quantité de glaçons très épais	18 do	1		
Baie Stupart, Côte S., do do do	17 do	5		On traverse un champ de glace de 12 milles, et ensuite de 18 milles.	24 do	½			22 août	Provisions, etc., débarquées, 1 jour.		Point de glaces jusqu'à l'île Nottingham.	20 do	3		
Port DeBoucherville, Ile Nottingham, 45 milles au N. de l'île Digges, Entrée N.-E. de la baie d'Hudson.....	24 do	5	Hélice brisée	Très gros glaçons, 15 à 20 milles.	20 do	½			24 do	do		do	17 do	Approvisionnement.		
Port Laperrière, Ile Digges du large, bout S.-O. de la plus grande île. Entrée N.-E., Baie d'Hudson.....					16 do	Bâtiments érigés, 4 jours.			25 do	Lestage, etc., 3 jours.		do	12 do	Eau et lestage, 3 jours.		
Ile Mansfield, Entrée N.-E., Baie d'Hudson.....	30 do			Eau libre	15 do				29 do	Sondages.....			12 do			
Ile Southampton do do	31 do			do												
Ile de Marbre, Côte N.-O., Bout S.-O. de l'île, Havre des Baleiniers.....	2 sept.	Observations prises, 1 jour.		do												
Fort Churchill, Côte O., Baie d'Hudson	6 do	Lestage, 3 jours.	Temps orageux, 3 jours.	do					31 août	On prend des observations, 7 jours.	Gros mauvais temps.	Bourrasque con. du 31 août au 7 sept.	7 août			
Rivière Nelson do do	11 do			do												
Factorerie de York do do	12 do	Pour fourrures, 1 jour.		do	12 do											
Totaux, durant chaque voyage.....	52 jours.	26½ jours.	8 jours—Pluie. 4 do Neige. 9 do Brume.		29 jours.	16 jours.	6 jours—Pluie. 8 do Neige. 4 do Brume.		103 jours.	49 jours.	... heures—Pluie. 78 do Neige. 220 do Brume.		42 jours.	14½ jours.		
			1er au 31 août, Détroit d'Hudson, 1884.				Septembre entre Cap Chudleigh et Belle-Ile, 1884.				3 juin au 1er septembre 1885.					

le Commandement du Lieut A. R. GORDON, M.R.

DEUXIÈME EXPÉDITION—PAR LE "ALERT," EN 1885.								TROISIÈME EXPÉDITION—PAR LE "ALERT," EN 1886.								
Aller.				Retour.				Aller.				Retour.				
Navigation	Escale aux postes, etc.	Brume, neige, etc.	Glacé, etc.	Navigation.	Escale aux postes, etc.	Brume, neige, etc.	Glacé, etc.	Navigation.	Escale aux postes, etc.	Brume, neige, etc.	Glacé, etc.	Navigation.	Escale aux postes, etc.	Brume, neige, etc.	Glacé, etc.	
Dates.	Jours.	Jours.		Dates.	Jours.	Jours.		Dates.	Jours.	Jours.		Dates.	Jours.	Jours.		
27 mai			Vaste champ de glaces compactes, 30 mai au 6 juin. do	18 oct.				24 juin		Brume épaisse		10 oct.	Manœuvres congédiées except. quelq' uns.		Belle descente le long de la côte N.-E. du Labrador, et ensuite par le détroit de Canso.	
29 mai								26 juin		do	Vent cont., grosse mer, 27 juin. } 20 banquises en vue.	9 do				
29 do								27 do		do		7 oct.				
1er juin	Pour charbon et eau, 3 jours.	Grand vent...						29 do	Lettres expédiées, ½ heure.	Averses de pluie.		6 do				
15 juillet	Nouveau blindage s. l'étrave, 12 jrs. d. le bass. de rad. à St.-Jean, T.N.	Aucun retard par la brume du 27 juillet au 1er août.	Aucun retard par la glace du 27 juillet au 1er août.	13 do		Tourmente de neige, 11 au 13 oct.	Vents violents, 11 au 13 oct; on verse de l'huile sur les vagues.					5 do		Bourrasque le 5 et 6 oct.		
6 juin		Brume épaisse, 5 et 6 juin.	Glaces épaisses compactes.	11 do		do	Beau temps, 8, 9, 10 oct.	1er juillet			Banquise 170 pds. au-dess. de l'eau, grand nombre de petites et grandes banquises.	3 do				
31 juillet		Brume	Glaces éparées	9 do				2 do		Neige légère	Platières de glaces éparées et banquises	2 oct.				
31 do		Brume	do	9 do		Lamer moutonne	Gros vents, 4 au 7 oct.	3 do			Bordages brisés	2 do				
1er août	A l'ancre, 1 jour.		do	8 do		Lettres reçues, ½ jour.	Bourrasque de vent le 30 sept.	4 do			Trop de glace pour débarq. à Nachvak.	30 sept.	L'agent C. B. d'H. vendra mais. ½ jr	Grand vent d'Est le 28 sept.		
4 juillet au 2 août.	Relâche à Saint-Jean, Terre-Neuve, 8 au 15 juillet.	Brume épaisse, 2 au 4 août.	do	28 sept.		Ancre brisée le 30 sept.	Grosse mer, 29 sept. au 8 oct.	5 do		Brume épaisse	Vaisseau resserré par les glaces.		Sond. sur la route des Iles Button et du Cap Chudleigh, 29 sept.			
15 juin au 6 juillet.	Détenu dans les glaces, 21 jours.		En dérive dans les glaces; blindage de l'étrave brisé.				do	5, 6, 7, 8, 9 juillet.		Temps neigeux le 7 juil., et brum., 5 au 10 juillet.	Vaisseau dérive 30 milles dans les glac.					
4 août	On se rendit à terre sur la glace, 1 jour.		Vaisseau resserré par les glaces, 8 au 11 août.	29 sept.		Provisions débarquées, 7 jours.	Neige aveuglante, 24 au 29 sept.	Tempête de vent, 21 au 29 sept.			Glaçons épais en vue le 10 juillet.	26 sept.	On enlève le bâtiment, etc., 3 jours	Bourrasque de vent et de neige, 22, grand vent, 17, 18 et 19 sept.		Grosse mer, 17, 18 et 19 sept.
12, 17, 21 août.	Propulseur brisé dans les amas de glaces.		Grande quantité de glaçons très épais	18 do	1		On ne voit aucun champ de glace, on voit des banq.	11 juillet	A l'Anse Ashe, 2 heures.			12 do	On enlève le bâtiment, etc., 4 jours	Bourrasque et neige, 9, 10 et 11 sept.		
22 août	Provisions, etc., débarqués, 1 jour.		Point de glaces jusqu'à l'île Nottingham.	20 do	3		Grosse mer, 21, 22, 23 sept.	12 do	Impossible de pénétrer dans la baie de Stupart, bloquée par la glace.		Glacé impénétrable dans la baie Stupart, hélice avortée le 12.	16 do	8½ jours	Brume épaisse, 14 et 15 sept.		
24 do	do		do	17 do		Approvisionnements.	Vent violent, 13 au 15.	15, 16, 17, 18 juillet.			Du 11 au 19 on se fraie un passage à travers un champ de glace de 200 milles.	8 do	On enlève les bâtiments, etc., ½ jour.	Grand vent, 31 août, 1, 2, 5 et 6 sept.	Grosse mer, 5 et 6 sept.	
25 do	Lestage, etc., 3 jours.		do	12 do		Eau et lestage, 3 jours.		20 juillet	Engins réparés, 5 jours.		Epaisse glaces flott.	30 août	8 jours	Brume et fumée le 29 août.		
29 do	Sondages			12 do				27 juillet			Brume épaisse, 26 juillet.					
							Beau temps, 7 au 13 sept.				{ Vaisseau enserré par les glaces, 25 juillet, Glaces éparées, 27 juillet.	28 do	Observations, sondages, ½ jour.	Temps clair le 28, vent impétueux, 26, 27, br., 24, 25		
												22, 23 do	Boussole grandement dérangée; lest, etc., 2 jours.			
31 août	On prend des observations, 7 jours.	Gros mauvais temps.	Bourrasque con. du 31 août au 7 sept.	7 août				29 do	Relèvement du havre, 5 jours.		Glaces brisées, 28 juillet.	16 do	Observations, lestage, etc., 4 jours			
								6 août	Relèvement de l'estuaire des rivières Nelson et Hayes, 7 jours.		Vaisseau balayé un soir par de grosses lames diminuées par l'huile.					
								13 août		Brume épaisse, 5 août.	Glaçons isolés	14 août	Départ de la factorerie de York.			
103 jours.	49 jours.	... heures—Pluie. 78 do Neige. 220 do Brume.	3 juin au 1er septembre 1885.	42 jours.	14½ jours.	... heures—Pluie. 148 do Neige. 28 do Brume.	1er septembre au 17 octobre 1885.	50 jours.	17 jours.	128 heures—Pluie. 16 do Neige. 222 do Brume.	1er juillet au 6 août 1886.	57 jours.	31 jours.	192 heures—Pluie. 22 do Neige. 126 do Brume.	6 août au 7 octobre 1886.	

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

Noms.	Etendue de drainage en milles carrés.	Longueur en milles.	Débit en pieds cubes par seconde.			Autorité.
			Aux eaux basses.	Moyenne.	Aux eaux hautes.	
Amazona.....	2,400,000	4,000	.....	.....	1,700,000	Encyclopædia Britannica
Mississippi.....	1,226,000	4,400	447,200	.....	1,270,000	C. Ellet, fils. Voir N° 25.
Saint-Laurent.....	565,900	2,600	.....	900,000	.....	A. J. Russell, écriv. Voir N° 23 B
Niagara.....	237,300	.....	370,589	389,000	406,000	Rapp. de l'Etat de N.-Y.
Gangès.....	432,000	1,680	86,300	207,000	494,207	Sir C. Lyell.
Nile.....	520,200	2,240	23,100	220,000	.....	Encyclopædia Britannica
Ohio, à Wheeling.....	25,000	.....	1,400	.....	260,277	C. Ellet, fils.
Thames.....	5,000	215	1,330	.....	7,900	Encyclopædia Britannica
Rhône.....	38,000	560	7,000	21,000	204,000	D' Aubuisson.
Rhine.....	88,000	700	13,400	33,700	164,000	do
Ottawa, pied du lac des Sept Lignes, 26 m. en aval du lac Témiscamingue.....	.....	.....	14,800	.....	25,100	Thos. Guerin, I.C., Rapport sur le L. Témiscamingue, etc., 12 février 1885, R. T. P., 1884-85.
Ottawa (Grenville)...	80,000	700	35,000	85,000	150,000	Explorat. de l'Outaouais.
Riv. des Français.....	4,700	.....	9,500	.....	.....	do
Saguenay, débouché du L. Saint-Jean.....	.....	.....	54,300	.....	155,300	Thos. Guerin, I.C., Rapport, 29 avril, 1886, sur l'abaissement du niv. de l'eau haute du L. St-J.
Débc. Petite Décharge.....	.....	.....	2,000	.....	5,700	do do do
Débouché Grande Décharge.....	.....	.....	52,300	.....	149,600	do do do
Saskatchewan, au Fort La Corne.....	.....	813	.....	.....	59,567	Prof. H. Y. Hind, 1858.

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

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

ENTRE LE SAUT-SAINTE-MARIE ET QUÉBEC.

Localité.	Vélocité moyenne en pieds, par seconde.	Débit en pieds cubes, par seconde.	Autorité.
Rivière Sainte-Marie.....	0.967	90,783	Scientific American, semaine échuë 12 déc. 1868.
Rivière Sainte-Claire.....	3.514	233,726	do do
Détroit.....	3.000	236,000	do do
Rivière Niagara.....	2.258	242,494	do do
Ogdensburgh.....	0.954	319,943	do do
Montreal—courant Sainte-Marie.....	4.820	277,243	Eaux les plus basses, été de 1882.—T. Guerin, I. C.
	5.310	431,733	Moyenne do do
Québec.....		441,000	Eaux les plus hautes, do do Memo. par Thos. Guerin, I. C., 11 mars 1887.

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

Vélocité en été 7 milles par heure = 10 pieds par seconde.

do en hiver, $3\frac{1}{2}$ do = 5 do

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

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

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

* N.-B.—Le coût probable des travaux à faire suivant le projet de Walter Shanly est de \$24,000,000, le coût de l'élargissement du canal Lachine et des autres canaux sur la route, y compris.

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

Voir annexe n° 30 du Rapport général des Travaux publics, 1867-92.

DÉTAILS—RIVIÈRE MISSISSIPI.

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

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

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

PARTIE I.—Suite.

TABLEAUX Nos 26 A 31, INCLUSIVEMENT.

INDIQUANT

LES ÉLÉVATIONS DU SAINT-LAURENT,

En divers endroits

Au-dessus du niveau moyen de la mer,

ET AUSSI

LES NIVEAUX D'EAU, Etc.,

EN CONNEXION AVEC

LES INONDATIONS

ENTRE

Laprairie, Montreal et Trois-Rivieres.

OBSERVATION.

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

G. F. B.

OTTAWA, 10 décembre 1887.

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

HAUTEURS DU SAINT-LAURENT ET DE L'HUDSON.

(Voir les Tables nos 4 à 8 qui précèdent.)

DÉSIGNATION.		HAUTEURS RESPECTIVES, EN PIEDS.				
		Au-dessus du repère de Montréal — Gouverne- ment Impérial.	Au-dessus du repère de fer du Nord. — Gouverne- ment pro- vincial.	Au-dessus du busc de l'ancienne écluse n° 1, au pied du canal Lachine.	Au-dessus du niveau moyen de la mer, l'île du Gouver- neur, New York.	Au-dessus du niveau minimum de l'Eau, observé à Trois- Rivières.
1	Repère sur le pont du chemin de fer du Saint-Maurice, à 2 milles en amont du Saint-Laurent.....	135.14	90.00	54.14	65.45	50.45
2	Repère sur le pont du chemin de fer de Terrebonne.....	126.31	81.17	45.31	56.62	41.62
3	Niveau maximum du Saint-Laurent à La-prairie pendant l'inondation, en avril, 1858.....	124.75	79.61	43.75	55.06	40.96
4,5,6	Repère sur la rampe du mur de revête-ment vis-à-vis le marché Bonsecours, sur le côté nord du havre de Montréal. gouvernement Impérial:—					
4	D'après les ingén's du projet Shearer...	119.63	74.49	38.63	49.94	34.94
5	do do du gouv. fédéral...	119.61	74.47	38.61	49.92	34.92
6	do do du hav. de Montréal.....	119.57	74.43	38.57	49.88	34.88
7	Sommet de l'écluse n° 1, au pied du canal Lachine, dans l'alignement du busc infé-rieur, en 1879.....	112.33	67.19	31.33	42.64	27.64
8	Sommet de l'angle S.-E du quai de la Cie. du Richelieu à Trois-Rivières, en 1881..	101.69	56.55	20.69	32.00	17.00
9	Niveau d'été, aqueduc de Montréal, T. C. Keefer, I. C.....	100.00	54.86	19.00	30.31	15.31
10	Eau basse. Havre de Montréal. Niveau adopté d'abord.....	98.00	52.86	17.00	28.31	13.31
11	Eau basse. Havre de Montréal. Niveau adopté ensuite.....	97.50	52.36	16.50	27.81	12.81
12	Niveau minimum observé à Montréal de-puis septembre 1852 jusqu'au 6 octobre 1881.....	96.42	51.28	15.42	26.73	11.73
13	Niveau minimum observé à Trois-Rivières par R. Steckel, le 19 septembre 1881....	84.69	39.55	3.69	15.00	0.00
14	Sommet du busc d'aval de l'ancienne écluse n° 1, au pied du canal Lachine, dans le haut du havre de Montréal.....	81.00	35.86	0.00	11.31	— 3.69
15	Rivière Hudson. Basse marée à Albany..	73.96	28.82	Au-d'sous — 7.04	* 4.27	— 10.73
16	Île du Gouverneur. Port de New-York; niveau moyen de la mer. Supposé.....	69.69	24.55	— 11.31	0.00	Au-d'sous — 15.00
17	Fleuve Saint-Laurent; niveau moyen de la mer dans l'estuaire, en bas de Québec. Supposé.....	69.69	24.55	— 11.31	0.00	— 15.00
18	Repère adopté par le chemin de fer du Nord ou Canadien du Pacifique à Québec	45.14	0.00	— 35.86	Au-d'sous — 24.55	— 39.85
19	Repère principal servant à l'Etat.....	0.00	Au-d'sous — 45.14	— 31.00	— 69.69	— 84.69

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

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

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

	DÉSIGNATION.	HAUTEURS RESPECTIVES, EN PIEDS.			
		Au-dessus du repère, gouvernement impérial.	Au-dessus du busc inférieur de l'ancienne écluse n° 1 au pied du canal Lachine.	Au-dessus du niveau moyen de la mer à l'île du Gouverneur, New-York	Au-dessus du niveau minimum de l'eau, observé à Trois-Rivières.
1	Inondation en avril, 1869, à Laprairie. Voir rap. Thos. Guérin, I.C., 12 mars 1883, rap. T.P., 1882-83, page 132 de l'annexe.....	125.72	44.72	56.03	41.03
1½	Niveau maximum. Inondation 18 avril 1886. Midi et ½, Laprairie, Guérin.....	127.67	46.67	57.98	42.98
1¾	Niveau maximum. Inondation, 18 avril 1886, 4½ p.m., Montréal, Guérin.....	125.30	44.30	55.61	40.61
2	Niveau maximum. Inondation, avril 1858, Laprairie. page 808, rap. T.P., 1867-82.....	124.75	43.75	55.06	40.06
3	Niveau maximum. Inondation, avril 1858, Montréal. Page 374, rap T.P., 1867.....	117.50	36.50	47.81	32.81
4	Sommet de la voie ferrée près du Pont Victoria, Pte St-Charles, coté au bureau de l'arpenteur de la ville de Montréal. Voir page 133, annexe n° 10, Rap. Trav. Pub., 1882-83.....	122.55	41.55	52.86	37.86
5	Élévation générale de la Pte St-Charles, qui s'égoutte par Montréal.....	121 to 122	41.00	52.31	37.31
6	Élévation de la rue St-Jean, vis-à-vis l'hôtel Poissant, à Laprairie. Voir page 144, annexe n° 10, rap. Trav. Pub., 1882-83.....	121.88	40.88	52.19	37.19
7	Inondation, 15 avril 1869. Havre de Montréal.	109.79	28.79	40.10	25.10
8	do 22 do Griffintown inondé.....	121.41	40.41	51.72	36.72
9	do 23 do Havre de Montréal.....	115.25	34.25	45.56	30.56
7, 8, 9	Voir page 144, rapport Trav. Pub., 1882-83, annexe n° 10.....				
10	Élévation, Place Chaboillez, ville de Montréal.	120.00	39.00	50.31	35.31
11	Inondation, janvier 1856, Montréal.	120.50	39.50	50.81	35.81
11½	do 2 do 1883, Montréal, 110.22 d'après les calculs de T. Guérin, 21 décembre 1882.....	110.92	29.92	41.23	26.23
12	Maximum des élévations de l'été et du printemps, dans le havre de Montréal, a varié de 111 à 117 pendant plusieurs années, ce qui donne une moyenne, pendant la débâcle, de.....	114.00	33.00	44.31	39.31
13	Havre de Montréal, pied du canal Lachine, 6 juin 1882.....	104.50	23.50	34.81	19.81
14	Havre de Montréal. Courant Ste-Marie, 2 milles en bas, 6 juin 1882.....	102.91	21.91	33.22	18.22
15	Havre de Montréal, pied du canal Lachine, 14 sept. 1882.....	99.00	18.00	29.31	14.31
16	Havre de Montréal, Courant Ste-Marie, 14 septembre 1882.....	97.83	16.83	28.14	13.14
17	do pied du canal Lachine, 24 nov. 1882.....	98.50	17.50	28.81	13.81
17½	do 30 novembre 1882.....	98.00	17.00	28.31	13.31
18	do Courant Ste-Marie, 24 novembre 1882.....	97.15	16.15	27.46	12.46
18½	do 30 novembre 1882.....	96.85	15.85	27.16	12.16
19	Niveau minimum observé à Trois-Rivières, par R. Steckel, 19 septembre 1881.....	84.69	3.69	15.00	0.00

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

DÉSIGNATION.		HAUTEURS RESPECTIVES, EN PIEDS.			
		Au-dessus du repère, gouvernement Impérial.	Au-dessus du busc inférieur de l'ancienne écluse n° 1 du pied du canal Lachine.	Au-dessus du niveau moyen de la mer à l'île du Gouverneur, New-York	Au-dessus du niveau minimum de l'eau observé à Trois-Rivières.
20	Sommet, busc d'aval, ancienne écluse n° 1, pied du canal Lachine, à la tête du havre de Montréal..	81·00	0·00	11·31	Au-dessus. —3·69
21	Ile du Gouverneur, New-York, niveau moyen de la mer. Supposé	69·69	Au-dessous. —11·31	0·00	—15·00
22	Repère établi par le gouvernement impérial	0·00	—81·00	Au-dessous. —69·69	—84·69

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

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

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

DÉSIGNATION.		HAUTEURS RESPECTIVES, EN PIEDS.			
		Au-dessus du repère du gouvernement Impérial.	Au-dessus du niveau moyen de la mer à l'île du Gouverneur, New-York.	Au-dessus de la basse mer à Albany.	Au-dessus du niveau minimum de l'eau observé à Trois-Rivières.
1	Lac Supérieur, tête du canal au Saut-Sainte-Marie..	671.47	601.78	597.51	586.78
2	Lac Huron, pied du canal au Saut-Sainte-Marie; chute 16 75 à 18.00=17 38 en moyenne	654.09	584.40	580.13	569.40
3	Lac Érié, Port Colborne, tête du canal Welland.....	645.86	576.17	571.90	561.17
4	Lac Ontario, Port Dalhousie, pied du canal Welland; chute 326.75 pieds	319.11	249.42	245.15	234.42
4 à 5	Entre le lac Ontario et le canal Cornwall, il y a trois canaux avec une chute totale de 31 pieds: Galops, 15 à 15½; Rapide-Plat, 11½, Pointe-Farran 3½ à 4 pieds.....				
5	Fleuve Saint-Laurent, tête du canal Cornwall.....	274.69	205.00	200.73	190.00
6	Lac Saint-François, pied du canal Cornwall.....	226.69	157.00	152.73	142.00
7	Lac Saint-François, tête du canal Beauharnois	225.19	155.50	151.23	140.50
8	Lac Champlain { Eau haute, Rapport J. B. Mills, 19 fév., 1848	170.19	100.50	96.23	85.50
	{ Eau basse	166.96	97.27	93.00	82.27
9	Lac Saint-Louis, pied du canal Beauharnois.	142.69	73.00	68.73	58.00
10	Lac Saint-Louis, tête du canal Lachine.	141.19	71.50	67.23	56.50
11	Fleuve Saint-Laurent, pied du canal Lachine; tête du havre de Montréal; niveau minimum de l'eau observé, sept., 1852, à oct., 1881.....	96.42	26.73	22.46	11.73
12	Fleuve Saint-Laurent, pied du courant Saint-Marie, 2 milles en aval de la tête du havre de Montréal.	94.69	25.00	20.73	10.00
13	Fleuve Saint-Laurent, grandissimes marées, Québec	90.69	21.00	16.73	6.00
14	Fleuve Saint-Laurent, grandissimes marées, Trois-Rivières	88.69	19.00	14.73	4.00
15	Fleuve Saint-Laurent, minime marée, Trois-Rivières observée par R. Steckel, 19 sept. 1881.....	84.69	15.00	10.73	0.00
16	Fleuve Saint-Laurent, sommet du buse d'aval anc. écluse n° 1, pied du canal Lachine, Montréal...	81.00	11.31	7.04	-3.69
17	Rivière Hudson, basse mer, Albany	73.96	4.27	0.00	-10.73
18	Île du Gouverneur, niv. moyen de la mer, New-York.	69.69	0.00	-4.27	-15.00
19	Fleuve Saint-Laurent, niveau moyen de la mer, dans l'estuaire, en bas de Québec. Supposé.....	69.69	0.00	-4.27	-15.00
20	Repère servant de base principale à toutes les élév.	0.00	Au-d'sous. -69.69	-73.96	-84.69

N° 29.—DÉBIT DU FLEUVE SAINT-LAURENT.

MESURÉ PAR THOMAS GUERIN, I.C., PAR ORDRE DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, 1882.

Date du mesurage.	Saison et localité.	Au-dessus du repère du gouvernement. Impérial.	Débit en pieds cubes par seconde.	Vélocité en pieds par seconde.
1882	HAVRE DE MONTRÉAL. <i>Pendant les plus hautes eaux, en été.</i>			
6 juin.....	Surface de l'eau, pied du canal Lachine.....	104.50		
	Chenal nord, courant Ste-Marie, à la sect. des sondages.....	102.91	360,805	5.31
	Chenal sud, Ile Sainte-Hélène, à la section des sondages.....	103.23	70,928	2.98
				à 5.52
	Débit total, pendant les plus hautes eaux, en été.....		431,733	
	<i>Pendant les plus basses eaux, en été.</i>			
30 novembre	Surface de l'eau, pied du canal Lachine.....	98.00		
	Chenal nord, courant Ste-Marie, à la sect. des sondages.....	96.85	260,114	4.82
	Chenal sud, Ile Sainte-Hélène, à la section des sondages.....		17,129	0.91
				à 4.03
	Débit total, pendant les plus basses eaux, en été.....		277,243	
6 juin — 30 novembre..	Débit moyen, en été 1882.....		354,488	

REMARQUES.—L'Ile Sainte-Hélène, à 8 milles environ en bas de Laprairie, sépare le fleuve en deux parties dont l'une est nommée le "courant Sainte-Marie," du côté du havre, et l'autre le "chenal sud," du côté opposé, les deux ayant une largeur totale d'environ $\frac{3}{4}$ de mille.

Au village Laprairie, largeur du fleuve, pas moins de 4 milles.

Au village Longueuil, largeur du fleuve, un peu moins de 1 mille.

Voir rapports de H. F. Perley, ing. en chef, T.P., 19 mars 1883, et de Thos. Guerin, I.C., 12 mars 1883, dans l'annexe 10, rapport des travaux publics, 1882-83.—G.F.B.

N° 30.—PROGRÈS DE L'INONDATION, AVRIL 1886.

NIVEAUX LES PLUS ÉLEVÉS DE L'INONDATION.—LAPRAIRIE A TROIS-RIVIÈRES.

Localités.	Dates.	Heures.	Au-dessus de l'eau basse ordinaire, pieds.	Au-dessus du repère du gouvernement à Montréal, pieds.
	1886	H. M.		
Laprairie, inond. la plus haute, par T. Guérin, I.C.	18 avril.....	12—30 P.M.	29.67	127.67
Montréal, pied du canal Lachine.	18 do	4—30 do	27.30	125.30
Longueuil, haut du village	17 do	6—00 do	25.10	123.10
do bas do	17 do .....	.....	23.10	121.10
do eau presque stationnaire	18 do .....	.....	.....	.....
do l'eau commence à baisser	19 do .....	.....	.....	.....
do baissement de l'eau, est terminé	20 do	Midi.	.....	.....
Boucherville, par J. Kennedy, ing. en chf., C.H.	20 do	2 à 3h. P.M.	19.75	117.75
Varennes do do	20 do	1 do	20.50	118.50
Verchères do do	20 do .....	.....	20.25	118.25
		H. M.		
Contrecoeur do do	20 do	3—00 P.M.	20.83	118.83
Sorel, eau stationnaire pendant 5 ou 6 heures.	20 do	7—00 do	16.10	114.10
Trois-Rivières, par Thomas Berlinguet, I.C.	20 do	3—40 do	11.45	109.45
do do do	21 do	3—40 do	13.20	111.20
do do do	22 do	3—40 do	13.90	111.90
do do do	23 do	2—30 do	14.10	112.10
do do do	24 do	3—40 do	13.65	111.65

N.B.—Les niveaux de l'inondation, entre Laprairie et Trois-Rivières, ont été fournis par John Kennedy, ingénieur en chef des commissaires du havre de Montréal.

Les heures de l'inondation ont été fournies par les maires des municipalités.

Le niveau de l'eau basse au-dessus duquel l'inondation s'est élevée, est à 17 pieds au-dessus du sommet du busc d'aval de l'ancienne écluse n°1, au pied du canal Lachine, et correspond à 98 pieds au-dessus du repère du gouvernement, ou à une profondeur de 11 pieds d'eau sur les battures du lac Saint-Pierre.

Suivant Thomas Guerin, I.C., qui est décédé le 7 mai 1887, l'inondation s'est rendue à Montréal, 4 heures après avoir commencé à Laprairie, le 18 avril 1886.—G.F.B.

N° 31.—HAVRE DE MONTRÉAL.

DATES DE L'OUVERTURE ET DE LA CLOTURE DE LA NAVIGATION.

Ouverture de la navigation.		Clôture de la navigation.	
1877.....	17 avril.	1878.....	2 janvier.
1878.....	30 mars.	1878.....	23 décembre.
1879.....	24 avril.	1879.....	19 do
1880.....	17 do	1880.....	3 do
1881.....	19 do	1882.....	2 janvier.
1882.....	11 do	1882.....	9 décembre.
1883.....	27 do	1883.....	16 do
1884.....	22 do	1884.....	18 do
1885.....	5 mai.	1885.....	7 do
1886.....	24 avril.	1886.....	4 do
1887.....	1 mai.	1887.....	23 do

No. 31 $\frac{1}{2}$ —HAVRE DE MONTRÉAL.

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

- 1864—La glace, dans le havre, commença à se rompre et se mettre en mouvement le 7 avril; le 13, le fleuve était libre; clôture de la navigation le 13 décembre.
- 1865—Le 1er janvier l'eau monta peu à peu; le 14, la glace se mit en mouvement et elle s'arrêta le 15.
- 1866—Ouverture de la navigation le 19 avril; le 5 janvier le fleuve était couvert de glaces flottantes, et le 6 la glace s'arrêta.
- 1867—Le 1er janvier la glace était au niveau des quais et prenait rapidement; le 9, elle était prise. Le premier refoulement de la glace eut lieu le 14 avril, et le 22 le havre était libre.
- 1868—L'hiver fut extraordinairement froid; le fleuve prit de bonne heure; des attelages doubles traversèrent le 16 décembre 1867. Le 19 mars 1868, un refoulement; le 4 avril, grand refoulement vis-à-vis la ville; la glace continua de marcher le 14 et le 15, et le 17, le havre était libre.
- 1869—Le fleuve prit de bonne heure; le premier attelage traversa à Saint-Lambert le 28 décembre. Au commencement de 1869 on considérait la glace prise pour l'hiver. Le 13 avril, refoulement; le 18, nouveau refoulement; le 19, refoulement qui amène l'inondation du Griffintown et se continue jusqu'au 22, date à laquelle la débâcle eut lieu. Le 25, le havre était libre.
- 1870—Le 1er janvier, le chenal vis-à-vis de la ville est libre; le 8, les piétons traversent; le 9, refoulement de la glace. Personne ne traverse jusqu'au 13; le 15, des attelages traversent; le 17, dégel qui dure quelque temps. Le 31 mars, la glace n'est pas sûre vis-à-vis de la ville. Le 9 avril eut lieu le premier refoulement; le 10 et le 11, refoulement. Le 17, le havre était libre.
- 1871—Le fleuve prend le 4 janvier; le 6, le temps s'adoucit; refoulement de la glace; le 11, des attelages traversent; le 15 mars, léger refoulement; le 17, nouveau refoulement. On traverse pour la dernière fois le 31. Le 3 avril, le mouvement de la glace continue; le 10, le havre est libre.
- 1872—Le fleuve était pris et des attelages traversaient le 1er janvier. Le 18 avril, premier refoulement de la glace; le 28, le havre est libre, et le 1er mai des bâtiments arrivent.
- 1873—Le 1er janvier, la glace était prise et ferme; les attelages traversaient. Le 11 avril, refoulement de la glace, qui se continue tous les jours jusqu'au 21, date de la débâcle. Le bateau à vapeur *William* arrive de Sorel le 25.
- 1874—Le 17 janvier, le fleuve était pris; le 21 des attelages traversaient; le 23, le havre est libre; le 25 un certain nombre de petites embarcations arrivent. Le pont de glace, au Cap-Rouge, a tenu bon jusqu'au 9 mai.
- 1875—Le 1er janvier, le fleuve, vis-à-vis de la ville, était couvert de glaces flottantes; des attelages ont traversé en aval d'Hochélaga le dernier jour de l'année 1874. Le 4 janvier 1875, la glace prend. L'hiver a été le plus froid que l'on ait eu depuis des années. Premier refoulement de la glace le 24 avril; le 29, le havre est libre; le 1er mai on plante le mai sur la glace vis-à-vis Longueuil; le 3, il arrive des bateaux de Boucherville; le 7, le pont de glace au Cap-Rouge, cède. Le 5 décembre, la glace s'arrête; le 21 des attelages traversent à la ville.
- 1876—La glace était prise et ferme dès le 1er de janvier; elle devint dangereuse le 12 avril. Le 16, premier refoulement qui se renouvelle tous les jours jusqu'au 26. Le 27, plusieurs bâtiments arrivent de Boucherville. Le 19 décembre, la glace était bonne et les gens traversaient à pied. Le 23, on traversait en voiture.

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

(Signé)

THOMAS HOWARD,

Maître du havre.

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

1824.....	10 avril.	1836.....	28 avril.
1825.....	16 mars.	1837.....	16 do
1826.....	11 avril.	1838.....	7 do
1827.....	4 do	1839.....	7 do
1828.....	29 mars.	1840.....	4 do
1829.....	11 avril.	1841.....	19 do
1830.....		1842.....	31 mars.
1831.....	3 avril.	1843.....	25 avril.
1832.....	19 do	1844.....	10 do
1833.....	4 do	1845.....	3 do
1834.....	29 mars.	1846.....	4 do
1835.....	3 avril.	1847.....	29 do

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

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

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

Quai des cascades.		Pied du Canal Beauharnois.	
13 avril	1846.	16 avril	1846.
20 do	1847.	5 mai	1847.
10 do	1848.	12 avril	1848.
11 do	1849.	19 do	1849.
24 do	1850.	26 do	1850.
15 do	1851.	25 do	1851.
30 do	1852.	2 mai	1852.
28 do	1853.	29 avril	1853.

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

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

An-nées.	QUÉBEC.		MONTREAL.		KINGSTON.		TORONTO.	
	Ouverture.	Clôture.	Ouverture.	Clôture.	Ouverture	Clôture.	Ouverture.	Clôture.
1814	28 avril	7 déc.						
1815	28 do	5 do						
1816	23 do	29 nov.						
1817	6 mai	5 déc.						
1818	27 avril	1 do						
1819	30 do	7 do						
1820	24 do	1 do						
1821	3 mai							
1822	29 avril	3 déc.						
1823	25 do							
1824	20 do	11 déc.						
1825	19 do							
1826	22 do	21 déc.						
1827	14 do							
1828	12 do							
1829	18 do							
1830	17 do	4 déc.						
1831	21 do	30 nov.						
1832	29 do	30 do			27 avril	19 déc.		
1833	19 do	25 do			4 do	4 do		
1834	18 do	9 déc.			7 do	1er jan. '34		
1835	4 mai	1 do			19 mars	22 déc.		
1836	10 do	1 do			6 avril	31 do		
1837	2 do	12 do			23 do	26 do		
1838	1 do	26 nov.			11 do	16 jan. '38		
1839	23 avril	19 déc.			6 do	18 déc.		
1840	21 do	2 do			8 do	26 do		
1841	4 mai	14 do			19 mars	23 do		
1842	26 avril	2 do			23 avril	31 do		
1843	5 mai	1 do			24 mars	31 do		
1844	23 avril	29 nov.			25 avril	3 jan. '44		
1845	23 do	2 déc.			9 mars	12 do '45		
1846	14 do	9 do			2 avril	9 do '46		
1847	11 mai	3 do			31 mars			
					11 avril	6 jan. '48		

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

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

Les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation aux autres ports et sur les canaux du Canada, et le tirant d'eau, sont indiqués dans le rapport général des travaux publics 1837-82 pp. 906-935, et dans les rapports annuels subséquents des travaux publics et des chemins de fer et canaux, jusqu'à 1888.

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

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

RIVIÈRE HUDSON.				CANAL CHAMPLAIN.		CANAL ÉRIÉ.			LAC ÉRIÉ.
Années.	Ouverture.	Clôture.	Nombre de jours ouverts.	Ouverture.	Clôture.	Ouverture.	Clôture.	Nombre de jours ouverts.	Ouverture.
1824	3 mars.....	5 janvier....	309			30 avril.....	4 décemb...	219	.....
1825	6 do	13 décemb...	283			12 do	5 do	238	.....
1826	25 février... 13 do ...		302			20 do	18 do	243	.....
1827	20 mars..... 25 novemb...		251			22 do	18 do	241	21 avril ...1827
1828	8 février.... 23 décemb...		320			27 mars..... 20 do		269	1er do ....1828
1829	1er avril..... 14 janvier....		286			2 mai..... 17 do		230	10 mai ....1829
1830	15 mars..... 25 décemb...		283			20 avril..... 17 do		242	5 do ....1830
1831	15 do	6 do ...	262			16 do	1 do	230	8 do ....1831
1832	25 do	21 do ...	289			25 do	21 do ...	241	27 avril ...1832
1833	21 do	13 do ...	277			19 do	12 do ...	238	28 do ....1833
1834	29 février... 15 do ...		291			17 do	12 do ...	240	6 do ....1834
1835	25 mars..... 30 novemb...		268			15 do	30 novemb...	230	8 mai ....1835
1836	4 avril..... 7 décemb...		244			25 do	26 do ...	216	27 avril ...1836
1837	27 mars..... 14 do ...		261			20 do	9 décemb...	234	16 mai ....1837
1838	19 do	25 novemb...	257			12 do	25 novemb...	228	1er mars...1838
1839	25 do	18 décemb...	286			20 do	16 décemb...	241	11 avril ...1839
1840	25 février... 5 do ...		285			20 do	2 do ...	228	27 do ....1840
1841	24 mars..... 19 do ...		286			21 do	30 novemb...	221	14 do ....1841
1842	4 février.... 28 novemb...		308			20 do	28 do ...	222	7 mars ...1842
1843	13 avril..... 10 décemb...		242			1er mai..... 30 do ...		214	6 mai ....1843
1844	18 mars..... 17 do ...		278			18 avril..... 26 do ...		222	14 mars ...1844
1845	24 février... 3 do ...		283			15 do	29 do ...	228	3 avril ...1845
1846	18 mars..... 14 do ...		275			16 do	25 do ...	224	11 do ....1846
1847	7 avril	25 do ...	283			1er mai..... 30 do ...		214	23 do ....1847
1848	22 mars..... 27 do ...		292			er do	9 décemb...	223	9 do ....1848
1849	19 do	26 do ...	286			1er do	15 do ...	219	25 mars ...1849
1850	10 do	17 do ...	282			22 avril..... 11 do ...		234	25 do ....1850
1851	25 février... 14 do ...		293			15 do	5 do ...	235	2 avril ...1851
1852	28 mars..... 23 do ...		270			20 do	16 do ...	239	20 do ....1852
1853	23 do	21 do ...	274			20 do	20 do ...	245	14 do ....1853
1854	17 do	8 do ...	266			1er mai..... 3 do ...		217	29 do ....1854
1855	27 do	20 do ...	268			5 do	10 do ...	224	21 do ....1855
1856	11 avril..... 14 do ...		248			5 do	4 do ...	214	2 mai ....1856
1857	27 février... 27 do ...		303			6 do	15 do ...	223	27 avril ...1857
1858	20 mars..... 17 do ...		273			28 avril..... 8 do ...		225	15 do ....1858
1859	13 do	10 do ...	273			15 do	12 do ...	242	7 do ....1859
1860	6 do	14 do ...	233			25 do	12 do ...	233	17 do ....1860
1861	5 do	23 do ...	294			1er mai..... 10 do ...		224	13 do ....1861
1862	4 avril..... 19 do ...		259			1er do	10 do ...	224	15 do ....1862
1863	3 do	11 do ...	252			1er do	9 do ...	223	3 do ....1863
1864	11 mars..... 12 do ...		277			30 avril..... 8 do ...		223	13 do ....1864
1865	22 do	16 do ...	270			1er mai..... 12 do ...		226	26 do ....1865
1866	29 do	15 do ...	270			1er do	12 do ...	226	28 do ....1866
1867	26 do	8 do ...	257	1er mai.....		6 do	20 do ...	229	21 do ....1867
1868	24 do	5 do ...	252	5 do		4 do	7 do ...	217	19 do ....1868
1869	5 avril..... 9 do ...		248	7 do		6 do	10 do ...	218	1er mai...1869
1870	31 mars..... 17 do ...		261	10 do		10 do	8 do ...	213	16 avril ...1870
1871	12 do	29 novemb...	263	24 avril.....		24 avril..... 1 do ...		220	1er do ....1871
1872	7 avril..... 9 décemb...		247	13 mai.....		13 mai..... 1 do ...		202	6 mai ....1872
1873	16 do	22 novemb...	221	15 do		15 do	5 do ...	205	29 avril ...1873
1874	19 mars..... 12 décemb...		269	5 do		5 do	5 do ...	215	18 do ....1874

En général le même que le canal Érié.

En général le même que le canal Érié.

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

Années.	RIVIÈRE HUDSON.			CANAL CHAMPLAIN.		CANAL ÉRIÉ.			LAC ÉRIÉ.		
	Ouverture.	Clôture.	Nombre de jours ouv'te.	Ouverture.	Clôture.	Ouverture.	Clôture.	Nombre de jours ouvert.	Ouverture.		
1875	13 avril	29 novemb...	229	18 mai.....	En général le même que le canal Érié.	18 mai.....	30 novemb...	197	12 mai.....1875		
1876	1er do	2 décemb...	245	4 do		4 do	1er décemb..	211	4 do	4 do	
1877	30 mars.....	31 do ...	277	3 do		8 do	7 do ...	214	17 avril ...	17 avril ...	
1878	14 do	20 do ...	282	15 avril.....		15 avril.....	7 do ...	237	24 mars ...	24 mars ...	
1879	4 avril.....	20 do ...	261	8 mai.....		8 mai.....	6 do ...	214	24 avril ...	24 avril ...	
1880	5 mars.....	25 novemb...	266	16 avril.....		20 avril.....	21 novemb...	216	14 mars ...	14 mars ...	
1881	21 do	2 janv. '82.	288	12 mai.....		17 mai.....	8 décemb...	206	1er mai.....	1er mai.....	
1882	8 do	5 décemb...	273	11 avril.....		11 avril.....	7 do ...	241	26 mars ...	26 mars ...	
1883	29 do	15 do ...	261	En général le même que le canal Érié.		7 mai.....	1er do ...	208	4 mai.....	4 mai.....	
1884	25 do	19 do ...	269			6 do	6 do	1er do ...	209	25 avril ...	25 avril ...
1885	7 avril.....	13 do ...	250			11 do	11 do	1er do ...	205	2 mai.....	2 mai.....
1886	30 mars.....	3 do ...	248			1 do	1 do	1er do ...	214	26 avril ...	26 avril ...
1887	9 avril.....	20 do ...	255				12 do	12 do	204	17 do	17 do

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

PARTIE II.

TABLES DES DISTANCES, ETC. ETC.

ROUTES DE L'OcéAN

ENTRE LES

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

ET CEUX DES

PAYS ÉTRANGERS.

PARTIE II.

INDEX.

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

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

De	A	Sections de navigation.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Québec.....	Saguenay	Fleuve Saint-Laurent	106	122
Saguenay	Pointe-au-Père	do	53	61
Pointe-au-Père.....	Phare, extrêm. ouest d'Anticosti.	do	176	202
Extr. ouest d'Anticosti.	Cap Whittle, côte du Labrador...	Golfe Saint-Laurent.	175	201
Cap Whittle.....	Phare de Belle-Ile, entrée est du détroit	do	209	240
Belle-Ile	Malin-Head, nord de l'Irlande....	Océan Atlantique.....	1,750	2,013
Malin-Head.....	Liverpool	do et mer d'Irlande.	192	221
Total depuis Québec jusqu'à Liverpool, par Belle-Ile et Malin-Head, nord de l'Irlande			2,661	3,060

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

Sections de navigation.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
De la tête du lac Supérieur—Fond-du-Lac—à Québec.....	1,355	1,558
De Québec à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et le nord de l'Irlande	2,661	3,060
Total depuis la tête du lac Supérieur jusqu'à Liverpool, par Belle-Ile et Malin-Head, nord de l'Irlande.....	4,016	4,618
La route du détroit de Belle-Ile comparée à celle du Cap Race est plus courte de.....	158	182

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

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

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

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

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

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

Sections de navigation.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
De Port-Arthur, rive nord du lac Supérieur, à Québec.....	1,250	1,438
De Québec à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et Malin-Head, nord de l'Irlande.....	2,661	3,060
Total depuis Port-Arthur jusqu'à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et Malin-Head, nord de l'Irlande.....	3,911	4,498
N.B.—La route du Cap Race, comparée à celle du détroit de Belle-Ile, est plus longue de.....	158	182

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

D'Halifax à Liverpool, par le Cap Clair.

De	A	Sections de navigation.	Distance en milles.	
			Géographiques.	Statutaires.
Halifax, N.-E.....	Cap Clair.....	Trav. de l'Atlantique jusqu'à l'extrémité S.-O. de l'Irlande		
Cap Clair.....	Liverpool.....	En remontant le chenal Saint-George	2,200	2,530
		Total.....	330	380
			2,530	2,910

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

Saint-Jean, N.-B.....	Cap Sable.....	Traversée de la baie de Fundy jusqu'à l'extrémité S.-O. de la Nouvelle-Ecosse	180	207
Cap Sable.....	Cap Clair.....	Traversée de l'Atlantique jusqu'à l'extrémité S.-O. de l'Irlande	2,310	2,656
Cap Clair.....	Liverpool.....	En remontant le chenal Saint-George.....	330	380
		Total.....	2,820	3,243

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

Portland, Etat du Maine.	Cap Sable.....	Traversée de la baie de Fundy jusqu'à l'extrémité S.-O. de la Nouvelle-Ecosse	210	242
Cap Sable.....	Cap Clair.....	Traversée de l'Atlantique jusqu'à l'extrémité S.-O. de l'Irlande	2,310	2,656
Cap Clair.....	Liverpool.....	En remontant le chenal Saint-George.....	330	380
		Total.....	2,850	3,278

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

Québec.....	Cap Race.....	Fleuve et golfe Saint-Laurent jusqu'à la pointe S.-O. de Terre-neuve	827	951
Cap Race.....	Malin-Head.....	Traversée de l'Atlantique jusqu'à l'extrémité N. de l'Irlande	1,800	2,070
Malin-Head.....	Liverpool.....	Descente du Chenal Nord.....	182	221
		Total.....	2,819	3,242

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

2,661 3,060

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

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

Dans les tableaux des chemins de fer, partie IV de cet annexe, on s'est servi des chiffres suivants : 1 m. géo. = 1.158664 m. sta., ce qui expliquera certaines différences.

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

De	A	Milles géographiques.
Québec	Louisbourg, par le Cap Nord	742
do	Galway, par Belle-Ile, carte de Colton	2,392
do	Liverpool, par Belle-Ile do	2,661
do	do par le Cap Race do	2,819
do	Havre, par Belle-Ile do	2,761
do	do par le Cap Race do	2,919
do	Havane do	2,891
do	Rio-Janeiro do	5,546
Montréal	Liverpool, par le Cap Race	2,958
do	do par Belle-Ile	2,800
Louisbourg	Galway	2,100
do	Liverpool	2,350
do	Havre	2,450
do	Havane	1,700
do	Rio Janeiro	5,200
Halifax	Galway	2,240
do	Liverpool	2,500
do	Havre	2,600
do	Havane	1,600
do	Rio-Janeiro	5,100
St-Jean	Galway	2,450
do	Liverpool	2,700
do	Havre	2,800
do	Havane	1,550
do	Rio-Janeiro	5,050
Portland	Liverpool	2,856
Boston	Galway	2,600
do	Liverpool	2,895
do	Havre	2,995
do	Havane	1,530
do	Rio-Janeiro	4,935
New-York	Galway	2,700
do	Liverpool	3,094
do	Havre	3,228
do	Havane	1,240
do	Rio-Janeiro	4,885
Philadelphie	Liverpool	3,275
do	Havre	3,358
do	Havane	1,190
do	Rio-Janeiro	4,990
Baltimore	Liverpool	3,450
do	Havre	3,543
do	Havane	1,160
do	Rio-Janeiro	5,000
Richmond	Liverpool	3,380
do	Havre	3,473
do	Havane	1,090
do	Rio-Janeiro	4,930
Nouvelle-Orleans	Liverpool	4,780
do	Havre	4,838
do	Havane	595
do	Rio-Janeiro	5,315

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

De	A	Distances intermédiaires en milles.	Total des milles.	Observations.
Montréal	Québec.....	160	Cette compagnie n'a fait le service que pendant une courte période et l'a cessé parce qu'elle ne pouvait pas remplir les conditions imposées par le gouvernement français pour lui permettre de réclamer la subvention promise par ce gouvernement. Voir annexe n° 30, partie II du rapport des Travaux publics, 1867-82.
Québec	Gaspé.....	350	510	
Gaspé.....	Halifax.....	400	910	
Halifax.....	Saint-Thomas.....	1,584	2,494	
Saint-Thomas.....	Para.....	1,326	3,820	
Para.....	Maranhao.....	350	4,210	
Maranhao.....	Ceara.....	440	4,650	
Ceara.....	Pernambuco.....	390	5,040	
Pernambuco.....	Bahia.....	430	5,470	
Bahia.....	Rio-Janeiro.....	825	6,295	
		6,295		

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

De	A	Milles à partir de l'Angleterre.
Liverpool	New-York	3,091
do	Factorerie de York, Baie d'Hudson.....	2,966
do	Québec.....	2,661
do	Montréal.....	2,800
do	Vancouver par le chemin de fer Canadien du Pacifique.....	5,309
do	Yokohama, Japon, par le ch. de fer do	9,683
do	do Canal Suez, détroit de Malacca et Singapour.....	11,043
do	do Canal Suez et détroit de la Sonde....	11,629
do	do Canal Panama.....	12,814
Southampton	Saint-Thomas (Antilles).....	3,570
do	Jamaïque do	4,270
do	Colon ou Aspinwall (Amérique Centrale).....	4,820
do	Panama do	4,865
do	Callao (Amérique du Sud)	6,250
do	Valparaiso do	7,650
do	Demerara do	4,460
do	Bahia (Brésil)	4,408
do	Rio-Janeiro (Brésil)	5,140
do	Buenos-Ayres (La Plata).....	6,178
do	San-Francisco (par Panama)	8,190
do	Victoria, C.-B. do	8,950
do	Wellington (Nouvelle-Zélande) (par Panama).....	11,400
do	Yokohama (Japon) do	12,710
do	Shanghai (Chine) do	13,745

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

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

De	A	Milles à partir de l'Angleterre.	Jours à partir de l'Angleterre.	Observations.
Southampton	Gibraltar, Europe	1,151	5	
do	Malte, Méditerranée.	2,132	9	
do	Alexandrie, Afrique.	2,951	14	
do	Suez do	3,203	15	
do	Aden do	4,511	21	
do	Bombay, Inde.	6,175	30	
do	Galle, Ceylon, Inde.	6,645	32	
do	Madras do	7,190	36	
do	Calcutta do	7,960	40	
do	Penang do	7,828	38	
do	Singapour do	8 239	40	
do	Hong Kong, Chine	9,676	49	
do	Shanghai do	10,546	54	
do	Pékin do	11,273	59	
do	Nagasaki, Japon	11,016	60	
do	Yokohama, Yedo (aujourd'hui Tokio), Japon	11,586	65	
do	Détroit du roi George, Australie.	9,975	48	
do	Melbourne do	11,315	54	
do	Sydney do	11,875	57	
do	Auckland, Nouvelle-Zélande	13,083	64	
do	Otago do	12,423	62	

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

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

De	A	Milles à partir de l'Angleterre.	Jours à partir de l'Angleterre.	Observations.
Southampton	Cap de Bonne-Espérance	5,850	38	
do	Natal	6,570	44	
do	Ile-Maurice	8,162	53	
do	Madras, Inde.	13,000	66	
do	Calcutta, Inde.	13,700	69	
do	Melbourne, Australie.	11,720	60	
do	Sydney do	12,280	64	
do	Otago, Nouvelle-Zélande	13,040	70	
do	Auckland do	13,540	72	
Melbourne, Australie.	Liverpool, par Cap Horn.	13,200	66	

Voir carte du monde par Mercator.

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

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

GRAND CERCLE OU DISTANCES EN LIGNE DIRECTE.

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

De	A	Milles.
Yokahama, Japon.....	Port-Simpson.....	3,865
do.....	Port-Moody (Burrard-Inlet).....	4,374
do.....	San-Francisco.....	4,470
San-Francisco.....	New-York.....	2,228
do.....	Montréal.....	2,202
Burrard-Inlet.....	do.....	1,992
Port-Simpson.....	do.....	2,191
Saint-Jean, Terre-Neuve.....	Cap Clair.....	1,670
do.....	Ile Tory.....	1,693
Montréal.....	Québec (fleuve Saint-Laurent).....	145
do.....	Cap Race (par Saint-Paul).....	1,013
do.....	Belle-Ile.....	892
Belle-Ile.....	Ile Tory.....	1,657
Cap Race.....	do.....	1,736
do.....	Cap Clair.....	1,708
Ile Tory.....	Liverpool.....	240
Cap Clair.....	do.....	310
Halifax.....	Cap Race.....	470
Portland.....	do.....	767
Boston.....	do.....	808
New-York.....	do.....	1,010

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

Un mille marin, ou mille de mer, est la longueur d'une minute de longitude de la terre à l'équateur, au niveau de la mer, ou la $\frac{1}{21600}$ partie de la circonférence équatoriale de la terre. Suivant l'étalon des Etats-Unis, et tel qu'employé dans le relèvement des côtes, sa longueur est de 1·152,664 mille statutaire ou terrestre—1885·11 mètres ou 2028·69 verges,—soit 6086·07 pieds. Par conséquent, un degré de longitude à l'équateur=69·160 milles terrestres, et un mille terrestre=0·86755 d'un mille marin. Suivant l'étalon anglais, le mille marin est d'environ 4 pcs. plus long que d'après celui des Etats-Unis. Quelquefois l'on prend une minute de latitude moyenne pour un mille marin. Une minute de latitude à l'équateur vaut environ 6,046 pieds, et environ 6,107 aux pôles, ce qui donne une moyenne de 6,076½ pieds.

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

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

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

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

PARTIE III.

TABLES DES DISTANCES, ETC.

CHEMINS INTERPROVINCIAUX

ET

ROUTES DE TERRE JUSQU'AU BORD DE LA MER,

CHEMINS DE FER

ET

TÉLÉGRAPHES DE L'ÉTAT,

AVEC

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

LA POPULATION ET L'ÉTENDUE DU GLOBE,

ET TABLEAU DES PLUS GRANDS EMPIRES,

ETC., ETC.

PARTIE III.

INDEX.

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

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

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

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

Temps : 20 heures, de Québec au lac Jacques-Cartier (par la malle) } Malles discontinuées
do 28 heures, du lac Jacques-Cartier à Saint-Jérôme (par la malle). } depuis 1883.
Total 48 heures, de Québec au lac Saint-Jean (par la malle).

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

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

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

OBSERVATIONS.

ROUTE POSTALE—DE QUÉBEC AU LAC SAINT-JEAN.

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

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

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

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

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

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

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

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

Le sommet qui se rencontre entre le Saint-Laurent et le lac Saint-Jean a 1,348 pieds de hauteur, et se trouve à 123 milles de Québec.

Il peut être franchi par des rampes variant de 20 à 80 pieds par mille pour la plus grande partie de la distance, et de 80 à 132 pour le reste—disons 25 milles.

Suivant un memorandum, du 29 novembre 1887, de J. G. Scott, secrétaire et gérant du chemin de fer, la somme des travaux faits et à faire, à cette date était comme suit :—

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

CHEMIN DE FER—QUEBEC AU LAC SAINT-JEAN.

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

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

Description.	Nombre.
Passagers.....	67,994
Tonnes de fret transporté.....	44,040
<i>Fret classifié comme suit :—</i>	
Bois de chauffage..... Cordes.	20,025
Madriers et bois de construction..... P. M. P.	7,530,000
Bois carré..... Pieds cubes.	62,500
Autres marchandises..... Tonnes.	6,804

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

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

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

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

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

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

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

RÉGION DU LAC SAINT-JEAN.

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

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

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

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

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

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

Altitude, au-dessus de la mer, 273 pieds d'après le rapport de A. L. Light, ingénieur en chef, ch. de f., P Q, 8 mars 1881.

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

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

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

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

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

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

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

N° 1 B.—SUBVENTIONS accordées au chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean.
Longueur totale probable, 179 milles.

Année.	Acte.	Par qui accordée.	Subventions en argent.
1882. 17 mai...	45 Vic., chap 14...	Gouvernement fédéral— De Saint-Raymond au lac Saint-Jean, 120 milles, subvention de \$3,200 par mille, n'excédant pas en tout	\$ 384,000
1883. 25 mai...	46 do 25...	De Saint-Raymond au lac Saint-Jean, 25 milles, subvention de \$3,200 par mille, n'excédant pas en tout.....	80,000
1885. 20 juil...	48-49 do 59...	Depuis sa jonction au chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Saint-Raymond, à condition que la Cie prolonge son chemin jusqu'à un point situé à 50 milles au nord de Saint-Raymond, subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en tout	96,000
1886. 2 juin....	49 do 10...	A la Cie du ch. de fer de Québec et du lac St-Jean, subvention n'excédant pas \$1 961 par mille pour 95 milles de son chemin, à partir d'un point situé à 50 milles au nord de Saint-Raymond, jusqu'au lac Saint-Jean, dans la province de Québec, (en outre de la subvention de \$3,200 par mille, accordée par le 45 Vict. ch. 14, et le 46 Vict. ch. 25) et ne devant pas excéder en tout	186,295
1887. 23 juin...	50-51 do 24...	A la Cie du chemin de fer de Québec et du lac Saint-Jean, pour neuf milles de son chemin, distance non couverte par les subventions antérieures, de la cité de Québec au lac Saint-Jean, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, ni en tout	28,800
		Pour être commencés durant les 2 années, et complétés durant les 4 années, après le 1er août 1887. Total par le gouvernement fédéral	775,095
1882.....	45 do 23...	Le gouvernement provincial a accordé \$3,000 en argent et 5,000 acres de terre par mille, pour 170 milles, par l'acte 45 Vict ch. 23, de 1882, et autres actes antérieurs. Total à part la subvention en terre..... \$850,000	
1886.....	49-50 do 76...	Suivant cet acte, la subv. en terre de 5,000 acres par mille ou de 850,000 acres p. 170 milles, peut être convertie en une subv. en espèces de 35c. l'acre payable à l'échéance de la subv. en terre et de 35 cts. en sus par acre, lorsq. le gouv. aura vendues terr. et aura été payé p. cette vente, pourvu que la comp. demande cet. convers. dur. les 2 années qui suiv. la passation de cet acte, 21 juin 1886. Subvention en terre convertie en espèces, au désir de la compagnie.....	\$595,000
		Total par le gouvernement prov.....	1,445,000
1883.....	.....	Le conseil municipal de Québec par règlement du 9 février 1883, a accordé.....	350,000
		Subventions totales au chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean.....	2,570,095

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

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

Le terminus probable sera à Saint-Alphonse, à 10 milles en bas de Chicoutimi.

La distance de Chicoutimi à l'église de la Pointe-aux-Trembles, en suivant le chemin le plus court, est de 61.75 milles.

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

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

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

Longueur probable, 55½ milles.

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

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

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

	Milles.
1. Chemin de fer—Exploité à partir de Saint-Tite.....	Longueur. 22.5
2. Voie formée—Prête à recevoir les lisses	do .. 3.0
3. A construire, jusqu'à la jonction de la rivière Jeannotte, branche de la rivière Batiscan, à l'extrémité ouest de l'île du lac Edouard	do .. 30.0
Total des Grandes Piles à la jonction.....	do .. 55.5

On a récemment lancé un bateau à vapeur pour faire le service sur le Saint-Maurice, entre le terminus du chemin de fer des Grandes Piles et La Tuque. Ce bateau pourra être utilisé probablement dans le cours de l'été de 1888.

ROUTE DE TERRE.

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

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

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

ROUTE DE TERRE.

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

Noms des endroits.	Distances intermédiaires.	Distances totales.	Observations.
	Milles statutaires.	Milles statutaires.	
Saint-Félicien.....	8.50	38.00	Sur le côté sud de la riv. Chomouchouan, 7 milles en amont de son embouc., à l'extrém. S.-O. ou supérieure du lac St-Jean.
Saint-Prime.....	8.00	29.50	À l'extrém. S.-O. du lac St-Jean, ch. du riv. Chem. de trav., 4 $\frac{1}{2}$ milles au N. de N.-Dame.
Mission de la P.-Bleue, rés. des Sauvag.	6.00	21.50	Sur le côté S.-O. du lac St-Jean, ch. du riv.
Notre-Dame-du-Lac, ou Roberval.....	4.50	15.50	Sur la rive S. do do
Embouchure de la rivière Ouitchouan.			
Pointe-aux-Trembles, ou Saint-Louis-de-Chambord.....	5.00	11.00	Sur le côté S. do do
Embouc. de la rivière Metabetchouan..	6.00	6.00	do do do
Saint-Jérôme (voir note).....	0.00	0.00	À l'extrémité S.-E. do do
Hébertville.....	9.50	9.50	Par le chemin le plus direct allant à l'est.
St-Syriac-de-Kaskouia (voir note).....	14.50	24.00	do sur le côté N. du lac Kinogami.
Grand-Brûlé do.....	14.75	38.75	do do
Chicoutimi do.....	12.00	50.75	do sur le côté O. de la riv. Chicoutimi.
Saint-Alphonse-de-Bagotville.....	10.00	60.75	À la tête ou extrémité O. de la Baie-des-Ha! Ha! par le ch. le p. court all. au sud.
Saint-Alexis de la Grande Baie.....	2.50	63.25	À l'extrémité S.-O. de la Baie-des-Ha! Ha! par le plus court chemin allant au sud.
N.B.			
De St-Syriac-de-Kaskouia à St-Dominique, rive orient. de la riv. aux Sables.....		10.50	Le chemin longe la rive O. de la Rivière-aux-Sables.
De St-Syriac-de-Kaskouia à Chicoutimi par le chemin qui longe la rive O. de la riv. aux Sables, exc. la partie sup.		20.50	6 $\frac{1}{2}$ milles plus court qu'en passant par Grand-Brûlé.
De Grand-Brûlé à Saint-Dominique....		16.50	En montant le long de la riv. Chicoutimi et descendant le long de la Riv.-aux-Sables
Tête de la Baie-des-Ha! Ha! en aval de Chicoutimi.....		24.30	Par la rivière.
Tête de la Baie-des-Ha! Ha! en amont de Tadoussac.....		60.26	do

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

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

Nomes des paroisses, etc., depuis le lac Saint-Jean, en descendant.	Nombre de familles.	Nombre de personnes.	Total.		Observations.
			Fa- milles.	Per- sonnes.	
COMTÉ DE CHICOUTIMI.					
<i>Autour du lac Saint-Jean.</i>					
Canton de Normandin.....	53	322	.....	.....	Extrémité O. du lac.
Saint-Félicien.....	114	530	.....	.....	Rive S. de la rivière Cho- mouchouan.
Saint-Prime.....	167	956	.....	.....	Extrémité S.-O du lac.
Notre-Dame-du-Lac, ou Pointe-Bleue, ou Ro- berval.....	211	1,186	.....	.....	Côté S.-O. du lac.
St-Louis de Chambord ou Pointe-aux-Trembles	182	1,067	.....	.....	Côté O. du lac.
Saint-Jérôme.....	277	1,803	.....	.....	Extrémité S.-E. du lac.
Saint-Gédéon-de-Grand-Mont.....	110	654	.....	.....	do E. du lac.
Saint-Joseph-d'Alma.....	113	710	.....	.....	Sur l'île entre la Grande et la Petite-Décharge.
			1,227	7,228	
<i>Entre le lac Saint-Jean et Chicoutimi.</i>					
Hébertville.....	421	2,501	.....	.....	1½ m. en am. du lac Vert.
Saint-Syriae de Kaskouia ou Kinogami.....	40	262	.....	.....	Côté N. du lac Kinogami.
Saint-Dominique, Rivière-aux-Sables.....	220	1,511	.....	.....	Côté E., Riv.-aux-Sables.
Grand-Brûlé ou Laterrière.....	172	1,320	.....	.....	6 milles en aval de la dé- charge du lac Kinogami.
			853	5,594	
<i>Le long de la rivière Saguenay.</i>					
St-François-Xavier (paroisse de Chicoutimi)...	355	2,687	.....	.....	Rive S. de la r. Saguenay.
Sainte-Anne.....	193	1,260	.....	.....	do N. do
Ville de Chicoutimi.....	327	1,935	.....	.....	do S. do
Saint-Fulgence.....	135	845	.....	.....	do N. do
Saint-Alphonse.....	153	1,071	.....	.....	Ext. O., Baie-des-Ha! Ha!
Bagotville (seulement le village).....	88	508	.....	.....	do do
Saint-Alexis.....	287	1,749	.....	.....	Ext. S.-O. do
Anse-Saint-Jean.....	89	653	.....	.....	Rive S. du Saguenay.
			1,642	10,708	
			3,722	23,530	
COMTÉ DE SAGUENAY.					
Tadoussac, à l'embouch. de la rivière Saguenay	209	1,542	209	1,542	Rive N.
(Population du village incluse dans celle de la paroisse, 59 familles ou 341 personnes).					
Côte nord en bas de Tadoussac.....	.....	.....	.....	7,337	
Total.....			.....	32,409	

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

De	A	Distances in- termédiaires.	Distance totale depuis Québec.	Observations.
Québec.....	Beauport.....	3	3	Grand chemin provincial.
Beauport.....	Chutes Montmorency.....	4	7	do
Chutes Montmorency.....	Ange-Gardien.....	3	10	do
Ange-Gardien.....	Château-Richer.....	6	16	do
Château-Richer.....	Sainte-Anne-de-Beaupré.....	6	22	do
Sainte-Anne-de-Beaupré.....	Saint-Joachim.....	5	27	do
Saint-Joachim.....	Saint-Tite-des-Caps.....	9	36	do
Saint-Tite-des-Caps.....	Baie Saint-Paul.....	24	60	do
Baie Saint-Paul.....	Les Eboulements.....	9	69	do
Les Eboulements.....	Saint-Irénée.....	9	78	do
Saint-Irénée.....	Pointe-à-Pic.....	9	87	do
Pointe-à-Pic.....	Malbaie.....	3	90	do
Malbaie.....	Cap-à-l'Aigle.....	3	93	do
Cap-à-l'Aigle.....	Saint-Fidèle.....	6	99	do
Saint-Fidèle.....	Saint-Siméon ou Rivière-Noire.....	10	109	do
Saint-Siméon.....	Port-au-Persil.....	8	117	do
Port-au-Persil.....	Pointe-au-Boulevard.....	9	126	do
Pointe-au-Boulevard.....	Anse-du-Portage.....	5	131	do
Trav. Anse-du-Portage (à trav l'emb. de la riv. Saguenay)...	Anse-à-l'Eau.....	1	132	do
Anse-à-l'Eau.....	Tadoussac.....	1	133	do
Tadoussac.....	Les Petites-Bergeronnes.....	9	142	do
Les Petites-Bergeronnes.....	Escoumains.....	9	151	do
Escoumains.....	Mille-Vaches.....	18	169	do
Mille-Vaches.....	Portneuf.....	9	178	Sur la grève—portages.
Portneuf.....	Saut-au-Cochon.....	7	185	do
Saut-au-Cochon.....	Îlots-de-Jérémie.....	18	203	Voie nécess. à trav. la forêt.
Îlots-de-Jérémie.....	Betsiamits (Betsiamits).....	7 $\frac{1}{2}$	210 $\frac{1}{2}$	Sur la grève.
Betsiamits (Betsiamits).....	Pointe-aux-Outardes.....	12	222 $\frac{1}{2}$	do
Pointe-aux-Outardes.....	Manicouagan.....	15	237 $\frac{1}{2}$	Voie nécess. à trav. la forêt.
Manicouagan.....	Rivière Godbout.....	27	264 $\frac{1}{2}$	do do
Rivière Godbout.....	Pointe-des-Monts.....	12	276 $\frac{1}{2}$	do do
Pointe-des-Monts.....	Trinité.....	7	283 $\frac{1}{2}$	Sur la grève.
Trinité.....	Îlots-à-Caribou.....	7 $\frac{1}{2}$	291	do
Îlots-à-Caribou.....	Baie-des-Kani.....	22	313	do
Baie-des-Kani.....	Jambon.....	8	321	Voie nécess. à trav. la forêt.
Jambon.....	Rivière Sainte-Marguerite.....	12	333	do do
Rivière Sainte-Marguerite.....	Sept-Îles.....	12	345	do do
Sept-Îles.....	Rivière Moisy.....	19	364	Sur la grève.
Rivière Moisy.....	Rivière-à-la-Truite.....	8	372	do
Rivière-à-la-Truite.....	Cormoran.....	8	380	do
Cormoran.....	Pigou.....	7	387	do
Pigou.....	Rivière-au-Boulevard.....	7	394	Belle grève—court portage.
Rivière-au-Boulevard.....	Rivière Matémek.....	7	401	do do
Rivière Matémek.....	Rivière Chaloupe.....	8	409	do do
Rivière Chaloupe.....	Rivière Sheldrake.....	7	416	do do
Rivière Sheldrake.....	Rivière-du-Tonnerre.....	7	423	do do
Rivière-du-Tonnerre.....	Portage du Loup-Marin.....	8	431	do do
Portage du Loup-Marin.....	Rivière-à-la-Pie.....	7	438	do do
Rivière-à-la-Pie.....	Rivière Saint-Jean.....	7	445	do do
Rivière Saint-Jean.....	Longue-Pointe.....	9	454	do do
Longue-Pointe.....	Poste-de-Mingan.....	5	459	do do
Poste-de-Mingan.....	Pointe-aux-Ésquimaux.....	18	477	do do
Pointe-aux-Ésquimaux.....	Nataškouan.....	64	541	do do
Nataškouan.....	Tshikaska.....	18	559	
Tshikaska.....	Mécatina.....	75	634	
Mécatina.....	Bonne-Espérance.....	99	733	
Bonne-Espérance.....	Anse-au-Blanc-Sablon.....	24	757	Borne du Labrador, de Ter- reneuve et du Canada.
Anse-au-Blanc-Sablon.....	Baie de Forteau.....	12	769	
Baie de Forteau.....	Pointe-Amour. Phare.....	4 $\frac{1}{2}$	773	

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

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

Noms des localités.	Etats fournis par le recensement.		Etats fournis par l'autorité ecclésiastique.		
	Nombre de personnes.	Nombre de personnes.	Nombre de familles.	Nombre de familles.	Nombre de personnes.
	1871.	1881.	1864.	1881.	1881.
Tadoussac	765	1,542	Non obtenu...	131	1,070
Escoumains	1,023	520	do	163	1,133
Mille-Vaches		1,115	do	109	1,037
Portneuf	1,790		do		
Saut-au-Cauchon			2	45	290
Îlots-de-Jérémie			1		
*Betsiamits (Betsiamits ou Bersimis)	552		110	176	687
Pointe-aux-Outardes			5		
Manicouagan	86	120	3	13	100
*Rivière Godbout			17	13	59
Pointe-des-Monts	106	243	3		
Trinité			3		
Île-aux-Chefs					
Pointe-aux-Anglais				24	127
Rivière-Pentecôte					
Cailles-Rouges					
Îlots-à-Caribou				9	65
*Rivière-Sainte-Marguerite			2		
*Sept-Îles	191		35	83	385
Rivière-Moisy	336	241	18	22	114
Rivière-à-la-Truite			2		
Cormoran			2		
Pigon			6		
Rivière-au-Bouleau			2		
Rivière-Matémek			2		
Rivière-à-la-Chaloupe			2		
Rivière-Sheldrake			6		
Petit-Manitou				24	133
Rivière-au-Tonnerre			5	16	90
Rivière-du-Loup-Marin			3		
Rivière-à-la-Pie			6	42	240
Rivière Saint-Jean			13	27	173
*Longue-Pointe			14		
*Mingan	560		110	75	310
Pointe-aux-Esquimaux	862	1,775	75	181	967
Betchouan, etc				35	177
Nataskouan	358	480	44	53	286
Nampissipi					
Havre-à-la-Croix				22	90
Mécatina	280	410	Non obtenu. }		
Tête-à-la-Baleine				48	254
Baie-des-Moutons					
Tabatière					
Anse-des-Dunes				89	425
Saint-Augustin					
Blaac-Sablon					
Bonne-Espérance	266	341	Non obtenu....		
*Romaine				68	245
	7,175	6,787	491	1,468	8,457

* Voir observations sur la page suivante.

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

Nom de la localité.	Blancs.		Sauvages.	
	Nombre de familles.	Nombre de personnes.	Nombre de familles.	Nombre de personnes.
Betsiamits	56	207	120	480
Rivière-Godbout	7	45	6	14
Rivière Sainte-Marguerite et Sept-Iles.....	18	110	65	275
Longue-Pointe et Mingan	18	96	57	214
Romaine			68	245
	99	458	316	1,228

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

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

N^o 7.—DISTANCES—Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard et correspondances.

De	A	Distance intermédiaire en milles.	Distance totale à partir de Charlottetown.	Observations.
Charlottetown	La ligne du comté ...	32	.....	Par le ch. de fer de l'I. du P.-E.
La ligne du comté ...	Summerside	17	49	do do
Summerside	Alberton	53	102	do do
Alberton	Tignish	14	116	do do
Charlottetown	Mount Stewart	22	.....
Mount Stewart	Georgetown	24	46	do do
do	Souris	39	61	do do

ROUTE D'HIVER PAR LES CAPS.

De	A	Distance intermédiaire en milles.	Distance totale à partir de Charlottetown.	Observations.
Charlottetown	La ligne du comté ...	32	.....	Par le ch. de fer de l'I. du P.-E.
La ligne du comté ...	Cap Traverse	16	48	Diligence.
Cap Traverse	Cap Jourmain	12	60	Bateaux-trainaux.
Cap Jourmain	Au-Lac	45	105	Diligence.
Au-Lac	Saint-Jean, N.B.	131	236	Chemin de fer Intercolonial.
do	Halifax, N.E.	145	250	do
do	Québec, P.Q.	542	647	do

ROUTE D'HIVER PAR GEORGETOWN ET PICTOU.

De	A	Distance intermédiaire en milles.	Distance totale à partir de Charlottetown.	Observations.
Charlottetown	Georgetown ..	46	.....	Par le ch. de fer de l'I. du P.-E.
Georgetown	Pictou ..	45	91	Steamer "Northern Light."
Pictou	Truro	52	143	L'Intercolonial (embr. de Pictou).
Truro	Halifax, N.E.	62	205	do do
do	Saint-Jean, N.B.	214	357	Chemin de fer Intercolonial.
do	Québec, P.Q.	625	768	do

N^o 8.—DISTANCES de Québec aux provinces maritimes par le chemin de fer Intercolonial.

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

N.B.—Le terminus du chemin de fer Intercolonial se raccordant, à la Pointe-Lévis, avec le chemin de fer du Pacifique Canadien à Québec, a été raccourci de 10 milles en 1885.

Les distances, alors, entre Québec et les provinces maritimes, par cette ligne, sont affectées en conséquence, étant 10 milles moins que celles indiquées dans ces tables.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

De	A	Milles statutaires.	
		Distances interméd.	Distances totales.
Québec.....	Montréal (Jonction de Saint-Martin), chemin de fer de la Rive-Nord.....	159	159
	Ottawa, ligne principale du C.C.P.....	108	267
	Perth, ligne auxiliaire du C.C.P.....	59	326
	Jonction de Toronto à 4½ milles de Toronto.....	199	525
	Orangeville.....	43½	568½
	Owen-Sound.....	73½	642
	Canal du Saut-Sainte-Marie—Vapeur—Lac Huron.....	250	892
	Port-Arthur—Vapeur—Lac Supérieur.....	280	1,172
	Winnipeg, ligne principale du C.C.P.....	429	1,601

NOTE.—La route de Québec, à Montréal, par le chemin de fer de la Rive-Nord, est de 171 milles; de là à Toronto, par le Grand-Tronc, 333 milles; de là à la jonction de Toronto, 4½ milles, ou 508½ milles en tout depuis Québec.

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

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

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

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

Localités.	1884.	
	Population.	Valeur de la propriété imposable.
Emerson, frontière des Etats-Unis 65 milles de Winnipeg, embranchement du chemin de fer Canadien du Pacifique.....	1,500	\$ 706,725
Winnipeg	25,000	27,432,900
Portage-la-Prairie	2,551	2,300,000
Brandon	2,082	3,014,306
Régina	613	500,000
Calgary	300	500,000

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

Localités.	Population.	Voteurs.
Assinibois	795	506
Beautiful Plains	1,665	654
Brandon-Est	2,919	1,247
Brandon-Ouest.....	2,855	1,396
Carillon	1,861	642
Cartier	1,112	788
Cypress	2,194	913
Dennis	2,735	1,289
Dufferin-Nord.....	1,750	1,294
Dufferin-Sud.....	1,607	1,872
Emerson	4,813	889
Kildonan et Saint-Paul.....	787	553
Lakeside	Incomplet.	Incomplet.
La Verandrye	2,739	920
Lorne	2,210	1,149
Minnedosa-Est.....	2,372	1,339
Minnedosa-Ouest.....	1,490	814
Morris	7,398	1,700
Mountain	2,419	1,196
Norfolk	1,918	925
Portage	Incomplet.	Incomplet.
Rockwood	1,771	902
Russell	1,420	744
Saint-André	1,639	701
Saint-Boniface.....	2,149	807
Saint-Clement	1,046	605
Saint-François-Xavier.....	1,026	1,007
Shoal Lake	2,175	1,731
Souris.....	1,185	529
Springfield	1,262	638
Turtle Mountain	3,048	1,371
Westbourne	1,195	850
Winnipeg (Nord et Sud).....	19,574	7,891
Woodlands	1,721	952

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

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

Noms des stations.		Longueurs—Distances en milles.			Date de leur établissement.
De	A	Intermédiaries.	Total.	Lignes complètes.	
<i>Terreneuve.</i>					
Port-aux-Basques	Phare du Cap Ray	14	.....	14	1er avril 1883.
<i>Section du Cap-Breton.</i>					
Meat-Cove	Baie d'Achépé	10½	.....	.....	7 nov. 1880 ; 1er août 1882.
Baie d'Achépé (Aspee)	Havre-O'Neil (Maison à Mi-chemin)	15	25½	.....	.....
Havre-O'Neil	Baie Nord d'Iganiche	9	34½	.....	1er avril 1882.
Baie Nord d'Iganiche	Havre d'Iganiche	10½	45	.....	.....
Havre d'Iganiche	McLennan's	23	68	.....	.....
Havre de McLennan	Sainte-Anne (Baie du Sud)	19	87	.....	.....
Havre de Sainte-Anne	Baddeck (ligne de ceinture)	13	100	.....	1er jan. 1882.
Baddeck	Englishtown	6	106	.....	19 juil. 1882.
Englishtown	Anse de Kelly	2	108	.....	.....
Anse de Kelly	Grand-Bras-d'Or (¾ mille de câble)	6	114	.....	.....
Grand-Bras-d'Or	Sydney Nord	12½	126½	.....	7 nov. 1880.
	Lignes aériennes.....	12c	.....	.....	.....
	Câble	0½	.....	126½	.....
<i>Iles de la Madeleine.</i>					
Amherst	Phare d'Amherst	9	.....	.....	10 juin 1881.
Phare d'Amherst	Village de l'Étang-du-Nord	15	24	.....	1er déc. 1881.
Village de l'Étang-du-Nord	Phare do	1	25	.....	do
Phare do	Havre-aux-Maisons (¾ mille de câble)	8	33	.....	do
Havre-aux-Maisons	Ile de Wolfe	28½	61½	.....	25 sept. 1881.
Ile de Wolfe	Grosse-Ile	11	72½	.....	17 août 1880.
Grosse-Ile	Grande-Entrée	11	83½	.....	18 fév. 1882.
do	L. aux Oiseaux (tout câble)	18½	101½	.....	20 août 1881.
do	Meat-Cove do	55	156½	.....	7 nov. 1880.
	Lignes aériennes	83½	.....	.....	.....
	Câble	73½	.....	156½	.....
<i>Pointe-Basse, C.B., Nouvelle-Ecosse.</i>					
Lingan	Pointe-Basse	5	.....	5	1er août 1881.
<i>Section de la Nouvelle-Ecosse</i>					
Dartmouth .....	.....	0	.....	.....	Oct. 1879.
Musquodoboit .....	.....	28½	28½	.....	.....
H.-aux-Nav. viâ Anse-aux-M. .....	.....	23½	52	.....	.....
Tangier .....	.....	20½	72½	.....	.....
Sheet-Harbour .....	.....	18	90½	.....	.....
Havre-du-Castor .....	.....	10	100½	.....	.....
Liscomb .....	.....	36	136½	.....	.....
Sherbrooke .....	.....	11½	148	.....	.....
Havre d'Isaac .....	.....	36	184	.....	.....
Anse de Manthorn .....	.....	3	187	.....	.....
Torbay .....	.....	10	197	.....	.....
Whitehaven (ligne de ceint.) .....	.....	11	208	.....	.....

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

Noms des stations.		Longueurs—Distances en milles.			Date de leur établissement
De	A	Inter-mé-diaires.	Total.	Lignes complètes	
<i>Escuminac.</i>					
Chatham	Ruisseau-Noir	5½	.....	.....	1er fév. 1885.
Ruisseau-Noir	Baie-du-Vin.....	15	20½	.....
Baie-du-Vin	Escuminac	9½	30	.....
Escuminac	Phare de la Pointe-Escuminac	12	42	.....
				42	
<i>Quarantaine.</i>					
Québec	L'Ange-Gardien.....	13	.....	.....	1er déc. 1884.
L'Ange-Gardien.....	St-Pierre (¼ mille de câble)	4	17	.....
Saint-Pierre	Sainte-Pétronille.....	4½	21½	.....
Sainte-Pétronille	Saint-Laurent	6½	28	.....
Saint-Laurent	Saint-Jean	7	35	.....	1er mars 1885.
Saint-Jean	Saint-François	6¾	41¾	.....
Saint-François	Quai de la Grosse-Ile (y compris 5½ milles de câble)	9	50¾	.....
Quai de la Grosse-Ile	Hôpital	1½	52	.....	1er juin, 1885.
	Milles.				
	Lignes aériennes	46			
	Câbles	6			
				52	

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

Noms des stations.		Longueurs—Distances en milles.			Date de leur établissement.
De	A	Inter-mé-diaires.	Total.	Lignes complètes	
BAIE DE FUNDY.					
<i>Section de Campo-Bello, N.-B.</i>					
East-Port, Maine.	Welchpool (1 $\frac{7}{8}$ mille de câble)	3 $\frac{3}{8}$			1er mai 1881.
Welchpool.....	Cable-Hut (Anse de la Liberté)	7 $\frac{1}{2}$		9 $\frac{3}{8}$	
<i>Section de Grand-Manan.</i>					
Anse-de-la-Liberté	Cable-Hut (Long-Rem.) câble	7 $\frac{1}{4}$			18 nov. 1880.
Long-Remous	Anse-de-Flagg.....	3	10 $\frac{3}{8}$		
Anse-de-Flagg	Anse-de-Woodward.	6	16 $\frac{1}{4}$		26 nov. 1880.
Anse-de-Woodward	Grand-Havre.....	2	18 $\frac{1}{4}$		18 janv. 1881.
Grand-Havre.....	Anse-au-Loup-marin	4 $\frac{1}{2}$	22 $\frac{3}{4}$		1er nov. 1882.
Anse-au-Loup-marin	Southern-Head.....	5 $\frac{1}{2}$	28 $\frac{1}{4}$		18 janv. 1881.
	Lignes aériennes..... 29			28 $\frac{1}{4}$	
	Câbles..... 9 $\frac{3}{8}$				
		38 $\frac{1}{8}$		38 $\frac{1}{8}$	
<i>Anticosti.</i>					
Bassin-de-Gaspé	L'Anse-à-Fougère.....	28			16 oct. 1881.
L'Anse-à-Fougère	Pointe-Sud-Ouest (tout câble) à travers le chenal sud du Saint-Laurent	44 $\frac{1}{2}$	72 $\frac{1}{2}$	72 $\frac{1}{2}$	do
Baie-aux-Renards.	Pointe-Heath	23			11 août 1881.
Pointe-Heath.....	Pointe-Sud.....	32 $\frac{1}{2}$	55 $\frac{1}{2}$		20 juillet 1881.
Pointe-Sud.....	Orique-à-la-Chaloupe.....	17 $\frac{3}{8}$	73		27 do 1881.
Orique-à-la-Chaloupe.....	Lac-Salé.....	52 $\frac{1}{2}$	125 $\frac{1}{2}$		7 do 1881.
Lac-Salé.....	Pointe-Sud-Ouest.....	15	140 $\frac{1}{2}$		19 oct. 1881.
Pointe-Sud-Ouest	Rivière-Jupiter.....	7	147 $\frac{1}{2}$		18 do 1880.
Rivière-Jupiter.....	Rivière-à-la Loutre.....	17 $\frac{3}{8}$	165		
Rivière-à-la-Loutre	Rivière-des-Becs-Scies	22	187		8 oct. 1881.
Rivière-des-Becs-Scies	Cap-à-l'Aigle (Baie Ellis) ...	10	197		
Cap-à-l'Aigle.....	Baie-de-l'Ouest.....	14	211		1er août 1881.
Pointe-Ouest.....	Baie-des-Anglais.....	3	214		1er juill. 1882.
	Lignes aériennes..... 242			214	
	Câble..... 44 $\frac{1}{2}$			286 $\frac{1}{2}$	
<i>Rive sud du Saint-Laurent.</i>					
Grand-Métis.....	Bassin-de-Gaspé	206		206	
(Subventionné par l'Etat—la Cie de télégraphe Great North Western.)					

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

Noms des stations.		Longueurs—Distances en milles statutaires.			Date de leur établissement
De	A	Intermé- diaires.	En cons- truction	Lignes complètes	
<i>Rive Nord du Saint-Laurent.</i>					
Québec.....	Murray Bay.....	90	.....	.....	Ligne de la Cie de Télé. G. N. W.
Murray Bay.....	Saint-Fidèle.....	10	10	.....	} 23 juill. 1881.
Saint-Fidèle.....	Saint-Siméon.....	11	21	.....
Saint-Siméon.....	Baie des Rochers.....	12	33	.....	} Nov. 1883
Rivière-aux-Canards.....	St-Etienne (ligne de ceinture)	17	.....	.....
Baie des Rochers.....	Anse-du-Portage.....	11	44	.....	23 juill. 1881.
Anse-du-Portage.....	Tadoussac (1½ mille de câble à l'embouchure du Saguenay)	2	46	.....	} 7 nov. 1881.
Tadoussac.....	Bergeronnes.....	15	61	.....
Bergeronnes.....	Escoumains.....	12	73	.....	} Octobre 1882.
Escoumains.....	Saut-au-Mouton.....	16	89	.....
Saut-au-Mouton.....	Village de Portneuf.....	11½	100½	.....	} Octobre 1883.
Village de Portneuf.....	Phare de do.....	9	10½	.....
Phare de do.....	Saut-au-Cochon.....	7	116½	.....	} Août 1883.
Saut-au-Cochon.....	Betsiamits (Bersimis).....	31	147½	.....
Betsiamits (Bersimis).....	Pointe-aux-Outardes (câble).....	12	159½	.....	} Octobre 1883.
Pointe-aux-Outardes.....	Manicouagan.....	18	177½	.....
Manicouagan.....	Rivière Godbout (câble).....	26	203½	.....	} do
Rivière Godbout.....	Pointe-des-Monts.....	18½	222	.....
Pointe-des-Monts.....	Baie-de-la-Trinité.....	7½	22½	.....	Déc. 1883.
Baie-de-la-Trinité.....	Pentecôte.....	31	260	.....	do
Pentecôte.....	Sept-Iles (*voir la note).....	100	36½	.....	24 déc. 1884.
Sept-Iles.....	Rivière Moisy (*voir la note).....	18	378½	.....	4 février 1885.
Total en opération.....		395½			
Lignes aériennes.....		356½			
Câbles.....		39½			
				395½	4 février 1885.
Rivière-Moisy.....	Riv-à-la-Chaloupe(* voir note)	60	.....	.....	1er nov. 1886.
Rivière-à-la-Chaloupe.....	Poste de Mingan.....	50	.....	.....	} Distance estimée. Projétée.
Poste de Mingan.....	Pointe-aux-Ésquimaux.....	18	.....	.....
Pointe-aux-Ésquimaux.....	Nataskouan.....	64	.....	.....
Nataskouan.....	Tshikaska.....	18	.....	.....
Tshikaska.....	Wapitagum.....	42	.....	.....
Wapitagum.....	Mecatina.....	33	.....	.....
Mecatina.....	Shecatica.....	50	.....	.....
Shecatica.....	Bonne Espérance.....	49	.....	.....
Bonne-Espérance.....	Anse-au-Blanc-Sablon.....	24	.....	.....
Anse-au-Blanc-Sablon.....	Baie de Forteau.....	12	.....	.....
Baie de Forteau.....	Phare de Pointe-Amour.....	4½	.....	.....
Distance totale.....		820			

NOTE.—La ligne télégraphique de la rive nord qui a été sous le contrôle d'une compagnie privée depuis Québec jusqu'à la Murray Bay, a été prolongée par le gouvernement fédéral, depuis 1881, à partir de Murray Bay, en descendant, jusqu'à un point situé à 45 milles en bas de la Rivière-Moisy, 1er novembre 1886, et doit être continuée jusqu'à la Baie-de-Forteau, 12 milles à l'est de l'Anse-au-Blanc-Sablon, ou jusqu'au phare de la Pointe-Amour, à l'entrée d'amont du Déroit de Belle-Ile.

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

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

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

Pentecôte à Sept-Iles..... 100 milles.
Sept-Iles à Rivière-Moisy..... 18 do
Rivière-Moisy descend. à la R. au Merisier (15 milles à l'ouest de la R. Chaploupe). 45 do

163 do

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

CONSTRUITES.

Noms des stations.		Longueurs—Distances en milles statutaires.			Date de leur établissement.
De	A	Inter-mé-diaires.	Total.	Lignes complètes.	
<i>Chicoutimi.</i>					
Baie-St-Paul.....	Saint-Urbain.....	9			1er sept. 1881.
St-Urbain.....	Petit Lac Ha! Ha! (La Cruche)	37	46		
Petit Lac Ha! Ha! (La Cruche).....	Saint-Alexis.....	31½	77½		
St-Alexis.....	Saint-Alphonse de Bagotville.	3	80½		
St-Alphonse de Bagotville..	Chicoutimi.....	11½	92		
	Ligne aérienne.....			92	
<i>Lignes dans le Nord-Ouest.</i>					
Stat. de ch. f. de Qu'Appelle	Fort-Qu'Appelle.....	17			Jan. 1883.
Fort-Qu'Appelle.....	Buttes du Tonfre.....	46	63		Sept. 1883.
Buttes du Tonfre.....	Humbolt.....	78	141		1878-9.
Humbolt.....	Saskatchewan.....	55	196		Nov. 1883.
Saskatchewan.....	Battleford.....	85	281		1878-9.
Saskatchewan (Traverse de Clark).....	Prince Albert, ligne d'embran.			83	Déc. 1883.
Battleford.....	Fort Pitt Nouvelle ligne.....	89	370		Avût 1887.
Fort Pitt.....	Victoria do.....	138½	508½		do 1887.
Victoria.....	Fort-Saskatchewan do.....	49	557½		do 1887.
Fort-Saskatchewan.....	Fort Edmonton do.....	24	581½		1878-9.
				581½	
<i>Embranchements.</i>					
Traverse de Clark.....	Saskatoon.....			14	Mai 1885.
Edmonton.....	Saint-Albert.....			9	
<i>Sections du sud du chemin de fer.</i>					
*Junction de Galt.....	Lethbridge.....	107			Mai 1885.
Lethbridge.....	McLeod.....	28½	135½		
McLeod.....	Fort-McLeod.....	½	136	136	
Mâchoire d'Orignal.....	Montagne-des-Bois.....			90½	
	Total, lignes du N.-Ouest.....			914	

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

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

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

	Milles.
Battleford à Fort-Pitt, poteaux de fer.....	89
Fort-Pitt à Moose, poteaux d'épinette rouge.....	62
Moose à Victoria do.....	76½
Victoria au Fort-Saskatchewan, poteaux d'épinette rouge.....	49
Fort-Saskatchewan à Edmonton do.....	24
Total.....	300½

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

COLOMBIE-BRITANNIQUE—LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT.

CONSTRUITES.

Localités.		Date de la construction.	Milles.
De	A		
<i>Colombie-Britannique.</i>			
Lignes aériennes de l'Île Vancouver—			
Victoria.....	Baie-du-Départ.....	1878	74½
Nanaimo.....	Valdès.....	1881	15
Victoria.....	Pointe-Clover.....	1884	2½
Corr. par le câble avec le Terr. de Washington			
Pointe-Clover.....	Dungeness.....	1884	17
Câbles du détroit de Georgie—			
Traverse du Bras Saanich.....		1878 et 1881	2
do de l'île Gabriola.....		1881	1
Île Valdès.....	Pointe-Gray.....	1881	20
Lignes aériennes, Col.-Britann., continent—			
Pointe-Gray.....	Granville.....	1881	15
Granville.....	New-Westminster.....	1881	11½
New-Westminster.....	Matsqui (y compris câbles).....	1864 et 1881	35½
Matsqui.....	Crique-de-la-Cache do.....	1864 et 1878	181
Crique-de-la-Cache.....	Barkerville, Cariboo.....	1865 et 1878	272½
do.....	Kamloops.....	1878	48
Traverses de la rivière Fraser (lignes principales) 2 câbles d'un ½ mille chaque.....			
		1881	½
Lignes d'embranchements—			
De New-Westminster à Ladner's Landing.....			18
(Y comp. ½ m. de câble qui trav. la riv. Fraser.)			
De New-Westminster à Port-Moody.....			7½
	Total de milles.....		721½

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

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

Voir page suivante.

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

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

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

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

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

	Milles.
Cette ligne et celle s'étendant de la Crique-de-la-Cache à Baskerville, me- surent.....	273½
Et l'embranchement de New-Westminster au débarcadère de Ladner	18
Total opéré par la Cie du ch. de fer C. du P. pour l'Etat.	290½
Total des anciennes lignes.....	721½

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

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

Celle entre Victoria et Esquimaux d'environ 3 milles.

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

	Distances en milles.				Grand total.
	Longueur de la ligne.		Longueur totale.		
	Aérien.	Câbles.	Aérien.	Câbles.	
Terre-Neuve—Ligne subventionnée— De Port-aux-Basques au Cap-Ray.....	14	.....	14	.....	14
Nouvelle-Ecosse— De Sydney à Meat-Cove.....	126	$\frac{1}{2}$	.....	.....	.....
De Dartmouth à Torbay (subventionnée).....	208	.....	334	.....	.....
De la Pointe-Basse à Lingan.....	5	.....	339	.....	.....
De Barrington à l'île du Cap-Sable.....	16	$1\frac{3}{4}$	355	$2\frac{1}{4}$	$357\frac{1}{4}$
De Mabou à Chéticamp.....	53	.....	408	.....	$410\frac{1}{2}$
Nouveau-Brunswick— Lignes de la Baie de Fundy.....	29	$9\frac{1}{8}$	29	$9\frac{1}{8}$	.....
De Chatham à Escuminac.....	42	.....	71	.....	$80\frac{1}{8}$
Québec— Rive Sud (subventionnée) de Grand-Métis au Bassin de Gaspé.....	} 206	.....	.....	.....	.....
Bureaux de la Cie de télégraphe <i>Great-North-Western</i>.		.....	.....	.....	.....
Iles de la Madeleine.....	$82\frac{3}{8}$	$73\frac{3}{8}$	289	.....	.....
Île d'Anticosti.....	242	$44\frac{1}{4}$	531	$117\frac{5}{8}$	.....
Rive nord du Saint-Laurent.....	$356\frac{1}{4}$	$39\frac{1}{4}$	887	$156\frac{1}{8}$	.....
Chicoutimi.....	92	.....	979	$156\frac{1}{8}$	.....
Quarantaine, Grosse-Île.....	46	6	$1,025\frac{1}{8}$	$162\frac{1}{8}$	$1,188\frac{1}{2}$
Territoire du Nord-Ouest.....	914	.....	.....	.....	914
Colombie-Britannique.....	$680\frac{1}{2}$	41	.....	.....	$721\frac{1}{2}$
Totaux.....	$3,113\frac{1}{8}$	$215\frac{1}{4}$	.....	.....	$3,328\frac{3}{8}$

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

T A R I F

SUR LES

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT

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

Milles	Distances progressives.	BUREAUX.												
		Chicoutimi.	Saint-Alphonse.	Saint-Alexis.	La-Cruche (Lac Ha! Ha!).	Saint-Urbain.	Baie-St-Paul.	Murray Bay (Malbaie).	Saint-Fidèle.	Saint-Siméon.	Tadoussac.	Bergeronnes.	Escoumains.	Saut-au-Mouton.
0	Chicoutimi.....	0	15	15	15	15	20	20	20	20	20	20	20	25
11½	Saint-Alphonse.....	0	15	15	15	15	20	20	20	20	20	20	20	20
3	Saint-Alexis.....	0	15	15	15	20	20	20	20	20	20	20	20	20
31½	La-Cruche (Lac Ha! Ha!).	0	15	15	15	15	15	20	20	20	20	20	20	20
37	Saint-Urbain.....	0	15	15	15	15	15	15	15	20	20	20	20	20
9	Baie-St-Paul.....	0	15	15	15	15	15	15	15	20	20	20	20	20
30	Murray Bay (Malbaie).....	0	15	15	15	15	15	15	15	20	20	20	20	20
10	Saint-Fidèle.....	0	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
11	Saint-Siméon.....	0	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
26	Tadoussac.....	0	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
15	Bergeronnes.....	0	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
12	Escoumains.....	0	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
16	Saut-au-Mouton.....	0	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
11½	Portneuf.....	0	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
16	Saut-au-Cochon.....	0	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
31	Betsiamits.....	0	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
27	Manicouagan.....	0	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
29	Rivière Godbout.....	0	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
18½	Pointe-des-Monts.....	0	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
7½	Baie-de-la-Trinité.....	0	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
31	Pentecôte.....	0	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
29½	Sept-Iles.....	0	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
19	Rivière Moisy.....	0	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
45	Rivière-à-la-Chaloupe.....	0	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
60	Mingan.....	0	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
18	Pointe-aux-Esquimaux.....	0	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15

Rive nord du fleuve et du golfe Saint-Laurent—TARIF.

Milles	Distances progressives.	BUREAUX.													NOTE.	
		Portneuf.	Saut-au-Cochon.	Betsiamits.	Manicouagan.	Rivière Godbout.	Pointe-des-Monts.	Baie de la Trinité.	Pentecôte.	Sept-Iles.	Rivière-Moisy.	Rivière Chaloupe.	Mingan.	Pointe-aux-Esquimaux.		
222½	Portneuf.....	25	25	25	25	25	35	35	35	35	35	35	35	35	35	<p>NOTE.</p> <p>Ce tarif est celui d'une dépêche de 10 mots ou moins, outre la signature et l'adresse.</p> <p>Lorsque le taux est de 25 c. ou moins, ajoutez 1 c. pour chaque mot en sus de 10.</p> <p>Lorsque le taux est de 35 c. ou moins, ajoutez 2 c. pour chaque mot en sus de 10.</p> <p>Pour dépêches aux bureaux à l'ouest de la Baie Saint-Paul, et se terminant à Québec, ajoutez 15 c., et 1 c. au tarif de la ligne de l'Etat.</p> <p>Pour dépêches aux bureaux à l'ouest de la Baie Saint-Paul, et au delà de Québec, ajoutez le taux entier de la Cie de Télégraphe du Grand-Nord-Ouest au tarif de la ligne de l'Etat.</p> <p>Toutes les dépêches locales, entre les différents bureaux de la ligne de l'Etat, seront mises au compte du bureau de destination.</p> <p>Quant aux dépêches étrangères, c'est-à-dire celles qui sont expédiées au delà des lignes de l'Etat, la répartition s'en fera au bureau de répartition et de transfert de la Baie-Saint-Paul, en indiquant les proportions respectives pour "la ligne de l'Etat" et "les autres lignes."</p>
238½	Saut-au-Cochon.....	25	25	25	25	25	35	35	35	35	35	35	35	35		
269½	Betsiamits.....	25	25	25	25	25	35	35	35	35	35	35	35	35		
296½	Manicouagan.....	25	25	25	25	25	35	35	35	35	35	35	35	35		
325½	Rivière Godbout.....	25	25	25	25	25	35	35	35	35	35	35	35	35		
344	Pointe-des-Monts.....	25	25	25	25	25	35	35	35	35	35	35	35	35		
351½	Baie de la Trinité.....	25	25	25	25	25	35	35	35	35	35	35	35	35		
382½	Pentecôte.....	25	25	25	25	25	35	35	35	35	35	35	35	35		
412	Sept-Iles.....	25	25	25	25	25	35	35	35	35	35	35	35	35		
431	Rivière-Moisy.....	25	25	25	25	25	35	35	35	35	35	35	35	35		
476	Rivière Chaloupe.....	25	25	25	25	25	35	35	35	35	35	35	35	35		
526	Mingan.....	25	25	25	25	25	35	35	35	35	35	35	35	35		
544	Pointe-aux-Esquimaux.....	25	25	25	25	25	35	35	35	35	35	35	35	35		

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

LOCALITÉS—DISTANCES—TARIFS.

Localités.	Distances totales en milles.			Taux pour une dépêche de 10 mots, et pour chaque mot additionnel. Adresses et signatures gratis.
	Lig'es terres- tres.	Câble.	Totaux.	
Nouvelle-Ecosse—				
Entre Sydney-Nord et Meat-Cove, Cap-Nord.....	126	$\frac{1}{2}$	126 $\frac{1}{2}$	25c. et 2c.
Entre Barrington et le phare du cap de l'Île-de-Sable.....	16	1 $\frac{3}{4}$	17 $\frac{3}{4}$	12c. et 1c.
Nouveau-Brunswick—				
Entre les bureaux du Grand-Manan.....	21	.....	.....	15c. et 1c.
do do do et Campo-Bello.....	8	7 $\frac{1}{4}$	.....	25c. et 2c.
do do do do et Eastport, Maine, E.-U.....	.....	17 $\frac{1}{2}$	.....	.....
Entre Chatham et Escuminac.....	42	.....	80 $\frac{1}{2}$	{ 25c. et 2c. 15c. et 1c.
Québec—				
Entre les bureaux des îles-de-la-Madeleine.....	83 $\frac{1}{2}$	.....	.....	25c. et 2c.
do do do et Sydney-Nord....	126 $\frac{1}{2}$	73 $\frac{3}{4}$	283 $\frac{1}{4}$	75c. et 5c.
do do de l'Île d'Anticosti.....	214	.....	.....	25c. et 2c.
do do do et Gaspé.....	28	44 $\frac{1}{2}$	286 $\frac{1}{2}$	75c. et 5c.
do do de la Rive Nord du St-Laurent, à l'est de Bersimis.....	.....	.....	.....	15c. et 1c.
do do de la Rive-Nord du St-Laurent, à l'est et à l'ouest de Bersimis..	430 $\frac{1}{2}$	39 $\frac{1}{2}$	469 $\frac{1}{2}$	{ 15c. et 1c. 35c. et 2c. } Suivant la distance.
do do l'Île d'Orléans.....	24	.....	.....	15c. et 1c.
do do do et Québec.....	17	5 $\frac{3}{4}$	.....	15c. et 1c.
do do do et Grosse-Île.....	5	5 $\frac{1}{2}$	.....	25c. et 1c.
do do Grosse-Île et Québec.....	.....	.....	52	25c. et 1c.
Territoire du Nord-Ouest—				
Entre Qu'Appelle et Edmonton.....	537	.....	.....	.....
Embranch. de la Traverse-de-Clark à Prince-Albert	83	.....	.....	75c. et 5c.
do do Saskatoon.....	14	.....	.....	.....
do d'Edmonton à Fort-Saskatchewan.....	29 $\frac{3}{4}$	.....	.....	.....
do do Fort Albert.....	9	.....	.....	.....
do de la Jonction-de-Galt à Fort-McLeod..	136	.....	.....	.....
do de la Mâchoire-de-l'Orignal à la Montagne-de-Bois.....	90 $\frac{1}{2}$	.....	894 $\frac{1}{2}$	.....
Entre les bureaux intermédiaires depuis 25c. et 2c. jusqu'à 75c. et 5c. suivant la distance.				
EXEMPLE— De Qu'Appelle à Fort-Qu'Appelle, distance de 17 milles, le taux sera de 25c. pour 10 mots et de 2c. pour chaque mot additionnel; de Qu'Appelle à Battleford, distance de 281 milles, le taux est de 50c. pour 10 mots et de 3c. pour chaque mot additionnel				
Colombie-Britannique—				
Entre Ashcroft et Barkerville.....	276 $\frac{1}{2}$	.....	276 $\frac{1}{2}$	50c. et 3c.
Entre les bureaux intermédiaires depuis 25c. et 2c. jusqu'à 50c. et 3c. suivant la distance, tel qu'expliqué dans l'exemple ci-dessus.				

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

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

Continent.	Pays.	Année de recensement.	Superficie, milles carrés anglais.	Population.
Europe	Austro-Hongrie.....	1880	240,274	37,882,712
	Belgique.....	1885	11,373	5,853,278
	Iles Britanniques et Gibraltar, etc.....	1881	121,609	35,416,120
	Bulgarie.....	1881	24,699	2,007,919
	Danemark and Islande.....	1880	55,759	2,002,704
	France.....	1886	204,092	38,218,903
	Empire allemand.....	1885	211,196	46,562,686
	Grèce.....	1879	25,014	1,979,453
	Hollande (Pays-Bas).....	1885	12,648	4,336,012
	Italie.....	1885	114,410	29,699,785
	Monténégro.....	1879	3,850	250,000
	Portugal.....	1881	35,552	4,708,178
	Roumanie.....		46,314	5,376,000
	Russie d'Europe.....		2,261,526	93,973,425
	Servie.....	1886	18,759	1,952,321
	Espagne.....	1884	197,767	16,958,178
	Suède et Norvège.....	1885	294,184	6,489,669
	Suisse.....	1880	15,992	2,846,102
	Turquie d'Europe.....		128,013	8,987,040
	Total.....		4,020,731	345,790,479
Asie.....	Afghanistan.....		278,600	2,500,000
	Arabie (Ind.).....		1,500,000	3,265,000
	Belochistan.....		140,000	1,000,000
	Indie anglaise.....		1,129,630	208,670,421
	Empire chinois, y compris poss. française.....		4,519,150	420,279,110
	Iles des Indes Orientales.....		786,500	34,500,000
	Autres Indes.....		873,151	36,504,250
	Turkistan indépendant.....		194,345	3,000,000
	Japon.....		148,456	36,700,118
	Perse.....		610,000	7,654,000
	Etablissements portugais.....		7,923	843,256
	Russie d'Asie.....		6,195,763	10,028,435
	Turquie de l'Asie.....		730,006	16,174,156
	Inde.....		471,549	52,002,924
	Total.....		17,585,073	833,121,670
Afrique.....	Abyssinie.....		158,000	3,000,000
	Algérie et autres possessions françaises.....		575,421	5,060,000
	Afrique britannique du Sud.....		466,000	3,000,000
	Afrique Centrale, y comp. Somah et Gallas.....		4,000,000	50,000,000
	Egypte.....	1882	394,345	6,500,000
	Côte d'Or, Sierra-Leone, etc.....		19,784	711,546
	Libérie.....		15,000	1,100,000
	Guinée inférieure.....		250,000	2,000,000
	Madagascar.....		228,500	3,500,000
	Maroc.....		219,000	8,000,000
	Etats libres d'Orange.....	1880	41,640	133,518
	Etablissements Portugais.....		697,335	2,488,506
	Sahara.....		2,500,000	5,000,000
	Sénégal.....		147,000	4,000,000
	Soudan.....		1,250,000	30,000,000
	Transvaal.....		112,700	800,000
	Tripoli.....		344,000	1,200,000
Tunis.....		45,716	2,000,000	
Zanzibar.....		825	200,000	
Etats libres de Congo.....		1,056,200	27,000,000	
	Total.....		12,541,266	155,633,570

N.B.—Possessions françaises en Asie—environ 90,000 milles carrés—17 millions d'âmes.

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

Continent.	Pays.	Année de recensement.	Superficie, milles carrés. anglais.	Population.
Amérique du Nord...	Confédération canadienne.....	1881	3,470,392	4,550,000
	Groënland (territoire libre de glaces.....)	1879	34,015	10,000
	Mexique.....	1882	743,948	10,447,974
	Terreneuve.....	1881	42,734	196,411
	Etats-Unis.....	1880	3,557,009	50,550,000
	Total Amérique du Nord.....		7,848,098	65,754,385
Amérique du Sud (y compris les Indes Occidentales.)	Indes Occidentales.....		150,000	2,600,000
	République Argentine.....		515,700	2,942,000
	Bolivie.....	1861	772,548	1,952,079
	Bésil.....	1885	3,219,003	12,933,375
	Chili.....	1885	293,290	2,530,442
	Colombie.....	1881	504,773	4,000,000
	Equateur.....		251,328	1,004,651
	Guiane.....	1881	178,370	341,800
	Patagonie.....		375,000	200,000
	Pérou.....	1876	405,123	3,000,000
Uruguay.....	1884	73,538	660,000	
Vénézuëla.....	1884	632,695	2,121,988	
	Total Amérique du Sud.....		7,371,366	34,176,335
	Total Amérique du Nord et du Sud.....		15,219,464	99,930,720
Australasie.....	Australie.....	1884	2,952,941	2,669,872
	Nouvelle-Zélande.....	1886	104,403	620,500
	Tasmanie.....	1884	26,375	130,541
	Total.....		3,083,719	3,420,913
Polynésie.....			350,000	30,200,000

RÉCAPITULATION.

		Milles carrés.	Population.
Europe	Soit	4,020,731	346,000,000
Asie.....	do	17,585,073	833,000,000
Afrique.....	do	12,541,266	155,000,000
Amérique.....	do	15,219,464	100,000,000
Polynésie.....	do	3,433,719	30,200,000
	Grand total.....	52,800,253	1,464,200,000

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

	Superficie.	Population.
	Milles carrés anglais.	
En Europe—		
les Britanniques.....	121,483	35,241,482
Helligoland	$\frac{1}{3}$	2,001
Gibraltar	$\frac{1}{3}$	18,381
Malte et Gozo.....	124	154,256
	121,609	35,416,120
En Asie—		
Cyprès	3,707	186,173
Inde anglaise (y compris les Etats en dépendant).....	1,382,624	253,691,821
Ceylan	25,365	2,761,396
Aden et les îles Nicobar	3,192	20,128
Etablissements des détroits	1,445	540,000
Burma, supérieure	190,000	4,000,000
Borneo-Nord et Hong Kong.....	22,041	310,402
Île Labuerne, Aden, Kuria, île Muria, Périm et Mousha, Kama-ran, Keeling et les îles Socotra.....	1,593	51,569
	1,629,967	261,761,489
Dans l'Océanie—		
Nouvelle-Galles du Sud	309,175	921,268
Queensland.....	668,224	309,913
Australie méridionale.....	903,690	317,043
Victoria	87,884	961,276
Australie occidentale	975,920	32,958
Tasmanie.....	26,375	130,541
Nouvelle-Zélande.....	104,403	605,736
Norfolk, les îles Figi, etc.....	96,779	266,872
	3,172,450	3,545,607
En Afrique—		
Colonie du Cap et ses dépendances.....	219,700	1,252,247
Terre de Basuto	10,293	125,030
Natal	18,755	418,731
Bechuana Land.....	184,500	33,000
Baie Walfisch.....	480	800
Sierra-Leone.....	1,000	60,546
Rivière Gambie.....	69	14,150
Côte-d'Or et Lagos, Saint-Hélène.....	19,900	743,250
Ascension, Trestan D'Acunham, île Maurice, etc	1,104	371,172
Amsterdam-Nord et Saint-Paul.....	28	.....
	455,829	3,021,596
Dans l'Amérique du Nord—		
Confédération canadienne	3,406,542	4,324,810
Terreneuve	42,734	196,411
Bermudes	19	14,888
Bahamas.....	5,390	43,521
Jamaïque.....	4,193	580,804
Turque, îles Caïcos et les îles Cayman	447	7,178
Honduras Britanniques.....	7,562	27,452
Antilles occidentales.....	1,570	444,566
	3,468,457	5,639,630
Dans l'Amérique du Sud—		
Trinidad	1,755	166,628
Guiane anglaise	85,425	269,330
Îles Falkland.....	6,500	1,553
Georgie-Sud	1,570	.....
	95,250	437,511
Total de l'empire britannique.....	8,943,562	309,822,353

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

Noms.	Superficie en milles carrés.	Population au dernier recen- sement.	Population par mille carrés.
Empire britannique	8,950,000	310,000,000	34.6
do russe.....	8,500,000	104,000,000	12.3
do chinois.....	4,500,000	420,000,000	91.4
Etats-Unis.....	3,600,000	51,000,000	14.1
Empire brésilien.....	3,200,000	13,000,000	4.0
République française et ses colonies.....	1,000,000	62,000,000	62.0
Empire allemand.....	400,000	47,000,000	117.5
Espagne (y compris les colonies).....	360,000	25,000,000	69.4
Italie.....	115,000	30,000,000	260.0

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

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

N° 18.—POPULATION DU GLOBE PAR RELIGIONS.

Chrétiens.....	394,000,000
Juifs.....	7,000,000
Mohamétans.....	171,000,000
Bouddhistes.....	503,000,000
Hindous.....	173,000,000
Payens et fétichistes.....	171,000,000
Divers et inconnus.....	40,200,000
Total.....	1,464,200,000

PARTIE IV.

TABLEAUX COMPARATIFS DES DISTANCES, ETC.,

DE LIVERPOOL, ANGLETERRE, SUR L'ATLANTIQUE,

A YOKOHAMA, JAPON, SUR LE PACIFIQUE,

PAR LES ROUTES Océaniques LES PLUS COURTES,

ET PAR LES LIGNES PRINCIPALES DE CHEMINS DE FER LES PLUS
COURTESQUI RELIENT LES DEUX OcéANS EN PASSANT PAR LE CANADA ET
LES ÉTATS-UNIS, DANS L'AMÉRIQUE DU NORD.

AUSSI

PAR LE CANAL DE SUEZ

ET PAR LE CANAL DE PANAMA.

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

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

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

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

N° de renvoi, 35,526.

non compris les items 44 à 51.

PARTIE IV.

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

N° 1....	A 1.....	ROUTE de Québec :—Liverpool à Québec par le Cap-Race; puis jusqu'à Port-Moody par les chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique; aussi par eau, de Victoria, Ile Vancouver, à San-Francisco.
1....	A 2.....	ROUTE de Québec :—Liverpool à Québec par le détroit de Belle-Ile; puis jusqu'à Port-Moody par les chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique; aussi, par eau, de Victoria, Ile Vancouver, à San-Francisco.
2....	B.....	ROUTE de Québec, Owen-Sound, lacs Huron et Supérieur :—Par le chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Montréal; chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Ottawa; puis par la ligne auxiliaire du C.G.P. jusqu'à Owen-Sound; puis à travers les lacs Huron et Supérieur jusqu'à Port-Arthur; puis par le C.G.P. jusqu'à Port-Moody. Route d'été par chemins de fer et bateaux à vapeur des lacs, 1884-85.
3....	C.....	ROUTE de Québec et Chicago :—Par le chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Montréal; le chemin de fer Grand-Tronc jusqu'à Détroit; les chemins de fer des États-Unis jusqu'à Chicago, Saint-Paul et Emerson; puis par le C.G.P. jusqu'à Winnipeg et Port-Moody.
4....	D 1.....	ROUTE de Louisbourg et Québec, avec embranchement jusqu'à Saint-Jean, Saint-André, etc. :—Par les chemins de fer Intercolonial, de la Rive-Nord et du Pacifique Canadien.
5....	D 2.....	ROUTE de Louisbourg, Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Port-Moody :—Par les chemins de fer Intercolonial, du Nouveau-Brunswick, International, Grand-Tronc et Pacifique Canadien.
6....	E 1.....	ROUTE d'Halifax et Québec, avec embranchements jusqu'à Saint-Jean et Saint-André :—Par les chemins de fer Intercolonial, Rive-Nord et Pacifique Canadien.
7....	E 2.....	ROUTE d'Halifax, Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Port-Moody :—Par les chemins de fer Intercolonial, Nouveau-Brunswick, International, Grand-Tronc et Pacifique Canadien.
8....	F 2.....	ROUTE de Saint-Jean, Edmundston et Québec :—Par le chemin de fer de Frédéricton et Edmundston, chemin de fer Témiscouata et le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Québec; puis jusqu'au Port-Moody par les chemins de fer de la Rive-Nord et Pacifique Canadien.
8....	F 1.....	ROUTE de Saint-Jean, Moncton et Québec :—Par le chemin de fer Intercolonial, de Saint-Jean à Québec, par Moncton; puis jusqu'à Port-Moody par les chemins de fer de la Rive-Nord et Pacifique Canadien.
9....	F 3.....	ROUTE de Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Port-Moody :—Par les chemins de fer Nouveau-Brunswick, International, Grand-Tronc et Pacifique Canadien.
10....	G 1.....	ROUTE de Saint-André, Edmundston, Rivière-du-Loup et Québec :—Par les chemins de fer du Nouveau-Brunswick, Témiscouata et Intercolonial; puis jusqu'à Port-Moody par les chemins de fer de la Rive-Nord et Pacifique Canadien.
11....	G 2.....	ROUTE de Saint-André, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Port-Moody :—Par les chemins de fer Nouveau-Brunswick, International, Grand-Tronc et Pacifique Canadien.
12....	H.....	ROUTE de Chatham, Nouveau-Brunswick, Edmundston et Québec :—Par le chemin de fer projeté.
13....	A.....	DÉTAILS—Route A :—Chemin de fer de la Rive-Nord, de Québec et Montréal; chemin de fer Canadien du Pacifique de Montréal à Port-Moody. Parties complétées et en voie de construction, subventions en argent et en terres, et dépenses, etc.
14....	A.....	DÉTAILS—Route A—Suite :—Chemin de fer Canadien du Pacifique. Ligne principale, lignes d'embranchement et auxiliaires, 1887.

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

No. 15...	B	DÉTAILS—Route B :—Tableau comparatif des distances de Montréal et d'Ottawa à Toronto, par les chemins de fer Canadien du Pacifique et du Grand-Tronc.
16...	C	DÉTAILS—Route C :—Tableau comparatif des distances de Québec et autres places jusqu'à Port-Moody, par les chemins de fer de la Rive-Nord, du Grand-Tronc, des États-Unis et Canadien du Pacifique.
17 et 18	A à H.	TABLEAU comparatif des distances par les diverses routes indiquées, de Liverpool aux principaux ports de mer et ports intérieurs du Canada, etc., jusqu'à Yokohama.
19...	A à H.	SOMMAIRE—Routes A, B, C, D, E, F, G, H :—Tableau comparatif des distances entre Liverpool et Yokohama, sur les routes respectives indiquées à travers le Canada par Port-Moody.
20...	A 1, A 2	SUBVENTIONS accordées au chemin de fer de la Rive-Nord de Québec à Montréal, et au chemin de fer Canadien du Pacifique, de Montréal à Ottawa.
21...	D 1, D 2	SUBVENTION accordée pour la construction d'un chemin de fer depuis la station d'Oxford, sur le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Louisbourg ou Sydney, dans la province de la Nouvelle-Ecosse.
22...	F 2, G 1	SUBVENTION accordée pour la construction d'un chemin de fer depuis Edmundston ou les Petites-Chutes, Nouveau-Brunswick, jusqu'au chemin de fer Intercolonial, à la Rivière-du-Loup, province de Québec.
23...	D 2, E 2, E 3, G 2	SUBVENTION accordée à la Compagnie du chemin de fer International pour 49 milles de sa ligne, depuis Sherbrooke, dans la province de Québec, jusqu'à la frontière internationale.
24...	E 1, E 2, F 2, F 3.	SUBVENTION accordée pour la construction d'un chemin de fer reliant Montréal aux ports de Saint-Jean et d'Halifax, par la route la plus courte et la plus praticable.
25 A	A 1, A 2	SUBVENTION accordée pour la construction d'une ligne de chemin de fer et de télégraphe, d'Esquimault à Nanaimo, sur l'île Vancouver, Colombie-Britannique.
25 B	.....	SUBVENTIONS accordées pour l'extension de l'embranchement du chemin de fer Canadien du Pacifique, entre Montréal et Saint-Jérôme (long de 33 milles), jusqu'au Désert, sur la rivière Gatineau.
25 C	.....	SUBVENTION accordée pour un embranchement du chemin de fer Intercolonial, de Métapédiac, gagnant l'est, vers Paspébiac, sur la Baie-des-Chaleurs.
26...	I 1.	ROUTE de Portland, Montréal, Chicago et San-Francisco :—Par les chemins de fer du Grand-Tronc et des États-Unis.
27...	I 2.	ROUTE de Portland, Chutes-Niagara, Chicago et San-Francisco :—Par les chemins de fer Boston et Maine—Chicago, Détroit et Niagara-Falls Short Line, et des États-Unis.
28...	J 1.	ROUTE de Boston, Chicago et San-Francisco :—Par les chemins de fer Chicago, Détroit et Niagara-Falls Short Line, et des États-Unis.
29...	J 2.	ROUTE de Boston, Saint-Louis et San-Francisco :—Par les chemins de fer de New-York, New-Haven, et Hartford—Pennsylvanie, Cincinnati et Baltimore, et Saint-Louis et San-Francisco.
30...	K 1.	ROUTE de New-York, Chicago et San-Francisco :—Par les chemins de fer de Chicago, Détroit et Niagara-Falls Short Line—Chicago, Rock Island et Pacific—Union Pacific et Central Pacific.
31...	K 2.	ROUTE de New-York, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco :—Par les chemins de fer de Cincinnati, Washington et Baltimore—Saint-Louis et San-Francisco.
32...	K 3.	ROUTE de New-York, Indianapolis, Saint-Louis et San-Francisco :—Par la ligne Vandallia, et le chemin de fer Saint-Louis et San-Francisco.
33...	L 1.	ROUTE de PHILADELPHIE, Chicago et San-Francisco :—Par les chemins de fer de Philadelphie et Reading—Chicago, Détroit et Niagara Falls Short Line, et des États-Unis.

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

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

A 1 à H.

ROUTES à TRAVERS le CANADA
EN PASSANT PAR
PORT-MOODY.

POUR DÉTAILS, VOIR Nos 1 à 25.

POUR RÉCAPITULATION DES ROUTES CANADIENNES, VOIR N° 19.

Pour les routes à travers les Etats-Unis, en passant par San-Francisco, voir I 1 à O, ou Nos 26 à 42.

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

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

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

ROUTES A 1, A 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 1.—ROUTE DE QUÉBEC.

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

De	À	Parcours intermédiaire. Milles statutaires	Milles géographi- ques.	Milles statutaires
Liverpool.....	Québec <i>viâ</i> Cap-Race.....Océan Atlantique	.....	2,819 0	3,249
Québec.....	Trois-Rivières..... Ch. de fer de la Rive-Nord	77	66·8	77
	Jonction de Saint-Martin, 12 milles de Montréal....	82	137·9	159
	Ottawa..... Ch. de fer Canadien du Pacifig.	108	231·6	267
	Jonction de Sudbury.....	324	512 7	591
	Port-Arthur.....	547	987·3	1,138
	Winnipeg.....	429	1,359·5	1,567
	Portage-la-Prairie.....	56	1,408·0	1,623
	Brandon.....	77	1,474·8	1,700
	Qu'Appelle.....	191	1,640·5	1,891
	Régina.....	33	1,669·2	1,924
	Calgary.....	482	2,087·3	2,406
	Stephen.....	123	2,194·0	2,529
	Savona-Ferry.....	268	2,426·5	2,797
	Port-Moody.....	215	2,613·1	3,012
Port-Moody.....	Yokohama.....Océan Pacifique	.....	4,374·0	5,042
Total—Liverpool....	Yokohama <i>viâ</i> Cap-Race, Québec et la ligne-mère des che- mins de fer de la Rive-Nord et Canad. du Pacifig.... A 1		9,806·0	11,303
	A déduire la différence entre le Cap-Race et le détroit de Belle-Ile.....		158·0	182
Total—Liverpool....	Yokohama <i>viâ</i> Détroit de Belle-Ile.....		9,648·0	11,121
Total—Québec.....	do.....		6,987·0	8,054
Liverpool.....	Port-Moody <i>viâ</i> Québec, ch. de fer de la R.N. et C. du Pac.		5,431·7	6,261
Port-Moody.....	Nanaïmo, Ile Vancouver..... A travers le détroit de Georgie		39·0	45
Nanaïmo.....	Victoria do..... Le long du côté N.-E. du détroit. Ch. de fer		68·3	73
Total—Liverpool....	do do.....Détroit de Georgie		5,534·0	6,379
Victoria.....	San-Francisco, Californie.....Océan Pacifique		759·0	875
Total—Liverpool....	do <i>viâ</i> Québec et Port-Moody.....		6,293·0	7,254
Total—Québec.....	San-Francisco <i>viâ</i> Québec et Port-Moody.....		3,474·0	4,005

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

Pour les tableaux comparatifs des distances sur les diverses routes, voir tableaux nos 17, 18, 19.

Le chemin de fer Nanaïmo à Victoria, et de là à Esquimalt, situé à environ 3 milles plus loin, a été complété le 16 octobre 1886.

ROUTE B.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

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

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

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

De	À	Parcours intermédiaire. Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool.....	Québec <i>viâ</i> Cap-Race Océan Atlantique		2,819 0	3,249
Québec.	Trois-Rivières..... Chemin de fer de la Rive-Nord	77	66 8	77
	Jonction de St-Martin, 12 milles de Montréal	82	137 9	159
	Ottawa..... Chemin de fer Canadien du Pacifique	108	231 6	267
	Perth..... Ligne auxiliaire du ch. de fer Can. du Pac.	59	282 8	326
	Jonction de Toronto, 4½ milles de Toronto	199	455 4	525
	Orangeville.....	43½	493 1	568 5
	Owen-Sound.....	73½	556 9	642
	Canal du Saut-Ste-Marie..... Lac Huron	250	773 8	892
	Port-Arthur..... Lac Supérieur	280	1,016 7	1,172
	Winnipeg..... Chemin de fer Can. du Pacifq.	429	1,388 9	1,601
	Portage-la-Prairie.....	56	1,437 5	1,657
	Brandon.....	77	1,504 3	1,734
	Qu'Appelle.....	191	1,670 0	1,925
	Régina.....	33	1,698 7	1,958
	Calgary.....	482	2,116 8	2,440
	Stephen.....	123	2,239 5	2,563
	Savona-Ferry.....	268	2,456 0	2,831
	Port-Moody.....	215	2,642 5	3,046
Port-Moody.	Yokohama..... Océan du Pacifique		4,374 0	5 042
Total—Liverpool	Yokohama, <i>viâ</i> Québec, chemin de fer de la Rive-Nord et ligne auxiliaire du chemin de fer Canadien du Pacifique, lacs Huron et Supérieur, <i>viâ</i> Cap-Race.....		9,835 0	11,337
	A déduire la différ. entre le Cap-Race et le détroit de Belle-Ile.		158 0	182
	Yokohama, <i>viâ</i> le détroit de Belle-Ile.		9,677 0	11,155

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

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

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

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

ROUTE C.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 3.—ROUTE DE QUÉBEC ET CHICAGO.

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

Etats-Unis et Canada.

De	A	Parcours intermédiaire Milles statutaires.	Milles géogra- phiques.	Milles statutai- res.
Liverpool.....	Québec <i>viâ</i> Cap-Race..... Océan Atlantique.....		2,819.0	3,249
Québec.....	Montréal..... Ch. de fer de la Rive-Nord et C.P.	171	148.4	171
	Toronto..... Chemin de fer du Grand-Tronc.	333	437.2	504
	Détroit.....	231	637.6	735
	Chicago..... Chemins de fer des États-Unis	268	870.2	1,003
	Saint-Paul-Ouest.....	410	1,225.9	1,413
	Minneapolis.....	10	1,234.5	1,423
	Emerson.....	381	1,565.1	1,804
	Winnipeg..... Chemin de fer Canadien du Pacifique	66	1,622.3	1,870
	Portage-la-Prairie.....	58	1,670.9	1,926
	Brandon.....	77	1,737.7	2,003
	Qu'Appelle.....	191	1,903.4	2,194
	Régina.....	33	1,932.0	2,227
	Calgary.....	482	2,350.2	2,709
	Stephen.....	123	2,456.9	2,832
	Savona-Ferry.....	268	2,689.4	3,100
	Port-Moody.....	215	2,875.9	3,315
Port-Moody.....	Yokohama..... Océan Pacifique.....		4,374.0	5,042
Total--Liverpool	Yokohama <i>viâ</i> Cap-Race, Québec et Chicago.....		10,069.	11,606
	Déduire la différence entre Cap-Race et le détroit de Belle-Ile...		158.	182
	Yokohama <i>viâ</i> détroit de Belle-Ile, Québec et Chicago.....		9,911.	11,424

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

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

ROUTE D 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

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

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

De	A	Parcours intermédiaire. Milles statutaires.	Milles géogra- phiques.	Milles statutaires.
Liverpool.....	Louisbourg Océan Atlantique	.....	2,350·0	2,709
Louisbourg.....	Port-Mulgrave..... Chemin de fer projeté	80	69·4	80
	New-Glasgow..... Emb. du ch. de fer Intercol.	80	138·8	160
	Truro..... Chemin de fer Intercolonial	43	176·1	203
	Moncton..... Chemin de fer Intercolonial	125	284·6	328
	Jonction de Chatham.....	72	347·0	400
	Rimouski.....	237	552·6	637
	Rivière-du-Loup.....	65	609·0	702
	Québec.....	126	718·3	828
	Jonction St-Martin... Ch. de fer de la Rive-N.	159	856·3	987
	Montréal.....	12	866·7	999
	Ottawa <i>via</i> St-Martin..... Ch. de fer C. du P.	108	950·0	*1,095
	Jonction Sudbury.....	324	1,231·0	1,419
	Port-Arthur.....	547	1,705·6	1,966
	Winnipeg.....	429	2,077·8	2,395
	Portage-la-Prairie.....	56	2,126·4	2,451
	Brandon.....	77	2,193·1	2,528
	Qu'Appelle.....	191	2,358·9	2,719
	Régina.....	33	2,387·5	2,752
	Calgary.....	482	2,805·7	3,234
	Stephen.....	123	2,912·4	3,357
	Savona-Ferry.....	268	3,144·9	3,625
	Port-Moody.....	215	3,331·4	3,840
Port-Moody.....	Yokohama..... Océan Pacifique	.....	4,374·0	5,042
Total—Liverpool.....	Yokohama <i>via</i> Louisbourg, chemins de fer Intercolonial, Rive-Nord et Canadien du Pacifique.....	.....	10,055·0	11,591
Liverpool.....	Louisbourg..... Océan Atlantique	.....	2,350·0	2,709
Louisbourg.....	Truro..... Embranc. du chemin de fer Intercolonial	.....	176·0	203
Truro.....	Halifax..... Chemin de fer Intercolonial	.....	54·0	62
Total—Liverpool.....	Halifax <i>via</i> Truro et chemin de fer Intercolonial.....	.....	2,580·0	2,974
Liverpool.....	Louisbourg.....	.....	2,350·2	2,709
Louisbourg.....	Truro.....	.....	176·1	203
Truro.....	Moncton.....	.....	108·4	125
Moncton.....	Saint-Jean.....	.....	77·2	89
Total—Liverpool.....	Saint-Jean <i>via</i> Louisbourg, Truro, Moncton.....	.....	2,711·9	3,126
	Saint-André do do.....	.....	2,785·6	3,211
	Saint-Stephen do do.....	.....	2,856·7	3,293

N.B.—Pour les états comparatifs des distances sur les différentes routes et les subventions, voir nos 17, 18, 1, 21, ainsi que les notes à la fin de ces tableaux.

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

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

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

Voir note du tableau n° 9, partie III, concernant le nouveau terminus de l'Intercolonial, qui a raccourci le chemin de 10 milles en 1885.

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

ROUTE D 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

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

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

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

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

Saint-Jean à Vanceboro' Chemin de fer du N.-Brunswick, 91.5 milles statutaires.

Vanceboro' à Mattawamkeag do Maine Central, 56.0 do

Vanceboro' à Portland..... do do 250.7 do

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

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

ROUTE E I.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

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

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

De	A	Parcours intermédiaire. Milles statutaires.	Milles géogra- phiques.	Milles statutai- res.
Liverpool.....	Halifax, Nouvelle-Ecosse.....Océan Atlantique		2,500·0	2,881
Halifax.....	Truro..... Chemin de fer Intercolonial	62	53·8	62
	Moncton.....	125	162·2	187
	Jonction de Chatham.....	72	224·7	259
	Rimouski.....	237	430·3	496
	Rivière-du-Loup.. ..	65	486·7	561
	Québec.....	126	596·0	687
	Trois-Rivières..... Chemin de fer de la Rive-Nord	77	662·8	764
	Jonction Saint-Martin.....	82	733·9	846
	Ottawa..... Chemin de fer Canadien du Pacifique	108	827·6	954
	Jonction de Sudbury.....	324	1,108·7	1,278
	Port-Arthur.....	547	1,583·3	1,825
	Winnipeg.....	429	1,955·5	2,254
	Portage-la-Prairie.....	56	2,004·0	2,310
	Brandon.....	77	2,070·8	2,387
	Qu'Appelle.....	191	2,236·5	2,578
	Régina.....	33	2,265·2	2,611
	Calgary.....	482	2,683·3	3,093
	Stephen.....	123	2,790·0	3,216
	Savona Ferry.....	268	3,022·5	3,484
	Port-Moody.....	215	3,209·1	3,699
Port-Moody.....	Yokohama.....Océan Pacifique		4,374·0	5,042
Total--Liverpool	Yokohama, <i>via</i> Halifax, Québec et chemin de fer C. P.....		10,083·0	11,622
Liverpool.....	Halifax.....Océan Atlantique		2,499·4	2,881
Halifax.....	Truro..... Chemin de fer Intercolonial		53·8	62
Truro.....	Moncton.....		108·4	125
Moncton.....	Saint-Jean.....		77·2	89
Total--Liverpool	Saint-Jean, <i>via</i> Halifax et Moncton.....		2,738·8	3,157
Saint-Jean.....	Saint-André..... Chemin de fer <i>Grand Southern</i>		73·7	85
Total--Liverpool	Saint-André, <i>via</i> Halifax, Moncton et Saint-Jean.....		2,812·5	3,242

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

ROUTE E 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

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

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

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

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

ROUTES F 1, F 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

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

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

De	A	Parcours intermédiaire. Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool.....	Saint-Jean.....Océan Atlantique		2,700·0	3,112
Saint-Jean.....	Jonction Frédéricton.....Ch. de fer du N.-Brunswick	46	39·9	46
	Frédéricton.....	22	59·0	68
	Edmundston.....	160	197·8	228
	Rivière-du-Loup, ch. Témiscouata.....Chemin de fer	80	267·2	308
	Québec.....Ch. de fer Intercolonial	126	376·5	434
	Trois-Rivières.....Ch. de fer de la Rive-Nord	77	443·3	511
	Jonction St-Martin, 12 milles de Montréal.....	82	514·5	593
	Ottawa.....Ch. de fer Canadien du Pacifique	108	608·2	701
	Jonction Sudbury.....	324	889·2	1,025
	Port-Arthur.....	547	1,363·7	1,572
	Winnipeg.....	429	1,736·0	2,001
	Portage-la-Prairie.....	56	1,784·6	2,057
	Brandon.....	77	1,851·4	2,134
	Qu'Appelle.....	191	2,017·1	2,325
	Régina.....	33	2,045·7	2,358
	Calgary.....	482	2,463·8	2,840
	Stephen.....	123	2,570·6	2,963
	Savona Ferry.....	268	2,803·1	3,231
	Port-Moody.....	215	2,989·6	3,446
Port-Moody.....	Yokohama.....Océan Pacifique		4,374·0	5,042
Total--Liverpool	Yokohama, <i>via</i> Saint-Jean, Frédéricton, Québec. Chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique..... F. 2.		10,063·6	11,600
Liverpool.....	Saint-Jean.....Océan Atlantique		2,700·0	3,112
Saint-Jean.....	Moncton.....Ch. de fer Intercolonial		77·2	89
Moncton.....	Québec.....		433·8	500
Total--Liverpool	Québec, <i>via</i> Saint-Jean, Moncton.....Ch. de fer Intercolonial		3,211·0	3,701
	Ottawa, <i>via</i> Saint-Jean, Moncton...Chemins de fer Intercolonial, Rive-Nord et Canadien du Pacifique		3,442·0	3,968
	Winnipeg.....		4,570·0	5,268
	Port-Moody.....		5,824·0	6,713
	Yokohama.....Océan Pacifique F. 1.		10,197·0	11,755
Saint-Jean.....	Halifax, <i>via</i> Moncton et Truro.....Chemin de fer Intercolonial		239·4	276
	Frédéricton, <i>via</i> Jonction de Frédéricton.....		59·0	68
	Saint-André, <i>via</i> chemin de fer <i>Grand Southern</i>		73·7	85

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

Voir notes à la fin de ces tableaux.

ROUTE F 3.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

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

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

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

Saint-Jean et Vanceboro'.....Chemin de fer du N.-Brunswick, 91.5 milles statutaires.

Vanceboro' à Mattawamkeag.....do Maine Central, 56.0 do

Voir notes à la fin de ces tableaux.

ROUTE G 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N^o 10.—ROUTE DE SAINT-ANDRÉ, NOUVEAU-BRUNSWICK ET QUÉBEC avec la ligne d'embranchement jusqu'à Saint-Jean.

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

De	A	Parcours. intermédiaire. Milles statutaires	Milles géogra- phiques.	Milles sta- tutaires.
Liverpool.....	Saint-André Océan Atlantique	.....	2,680·0	3,089
Saint-André.....	Jonction McAdam. Ch. de fer du N-Brunswick	43	37·3	43
	Woodstock.....	51	81·5	94
	Edmundston.....	113	179·6	207
	Rivière-du-Loup..... Chemin de Témiscouata	80	249·0	287
	Québec..... Ch. de fer Intercolonial	126	358·3	412
	Trois-Rivières..... Ch. de la Rive-Nord	77	425·1	490
	Jonction Saint-Martin, 12 milles de Montréal..	82	496·2	572
	Ottawa..... Ch. de fer Canadien du Pacifique	108	589·9	680
	Jonction Sudbury.....	324	871·0	1,004
	Port-Arthur.....	547	1,345·6	1,551
	Winnipeg.....	429	1,717·8	1,980
	Portage-la-Prairie.....	56	1,766·3	2,036
	Brandon.....	77	1,833·1	2,113
	Qu'Appelle.....	191	1,993·8	2,304
	Régina.....	33	2,027·5	2,337
	Calgary.....	482	2,445·6	2,819
	Stephen.....	123	2,552·3	2,942
	Savona Ferry.....	268	2,784·8	3,210
	Port-Moody.....	215	2,971·3	3,425
Port-Moody.....	Yokohama Océan Pacifique	.....	4,374·0	5,042
Total—Liverpool....	Yokohama, par les chemins de fer de Saint-André, Woodstock, Québec, Rive-Nord et Canadien du Pacifique.....	.....	10,025·3	11,556
Liverpool.....	Saint-André Océan Atlantique	.....	2,680·0	3,089
Saint-André.....	Jonction McAdam..... Chemin de fer	43	37·3	43
Jonction McAdam....	Jonction Frédéricton.....	40	34·7	40
Jonction Frédéricton	Frédéricton.....	22	19·1	22
Frédéricton.....	Edmundston.....	160	138·8	160
Edmundston.....	Rivière-du-Loup. Chemin de Témiscouata	.....	.....	.....
	Chemin de fer complété en 1888.....	80	69·4	80
Rivière-du-Loup.....	Québec..... Chemin de fer Intercolonial	126	109·3	126
		471		
Total—Liverpool...	Québec, par Saint-André, Jonction McAdam, Frédéricton, Edmundston et Rivière-du-Loup.....	.....	3,088·6	3,560
Frédéricton.....	St-Jean, par la Jonction de Frédéricton C. de f.	68	59·0	68
Saint-André.....	do par le chemin de fer <i>Grand Southern</i> .	85	73·7	85

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

ROUTE G 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

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

De	À	Milles géographiques.	Milles statutaires	
Liverpool	Saint-André	Océan Atlantique	2,680	3,089
Saint-André	Jonction de Mattawamkeag	Ch. de fer du Nouveau-Brunswick, Européen et Nord-Américain.....	91	105
Jonction de Mattawamkeag.....	Montréal <i>via</i> Jonct. St-Martin—Pour détails, <i>voir</i> Route D 2.	265	305	
Montréal.....	Port-Moody—Pour détails, <i>voir</i> Route D 1	2,485	2,865	
Total—Saint-André.	Port-Moody	Chemin de fer	2,821	3,275
Port-Moody.....	Yokohama	Océan Pacifique	4 374	5,042
Total—Liverpool. ...	Yokohama, <i>via</i> Saint-André, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Port-Moody		9,895	11,406

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

Ch. de fer du Nouveau-Brunswick, 49 milles statutaires.

Vanceboro' à la Jonction Mattawamkeag..... Ch. de fer Maine Central, 56 do

Voir notes à la fin de ces tableaux.

ROUTE H.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 12.—ROUTE DE CHATHAM, NOUVEAU-BRUNSWICK, EDMUNDSTON ET QUÉBEC.

Par chemin de fer projeté.

De	A	Parcours inter-ménaire. Milles statutaires	Milles géographiques.	Milles statutaires
Liverpool	Chatham, R. Miramichi. Océan Atlantique, <i>via</i> Cap Race		2,558.0	2,949
Chatham.....	Jonction de Chatham.....	Chemin de fer Intercolonial	9	7.8
	Edmundston.....	Chemin de fer projeté	165	143.0
	Québec	do	170	290.6
	Montréal, Jonct. de St-Martin.....	Ch. de fer de la Riv.-N.	159	428.5
	Ottawa	Ch. de fer Canad. du Pacifiq.	108	522.3
	Winnipeg.....		1,300	1,650.1
	Port-Moody.....		1,445	2,903.7
Port Moody.....	Yokohama.....	Océan Pacifique	4,374.0	5 042
Total—Liverpool	Yokohama, <i>via</i> chemin de fer projeté, Chatham, Edmundston et Québec		9,836.4	11,338

N.B.—Pour les tableaux comparatifs des distances par les différentes routes, *voir* nos 17, 18 et 19.
Voir aussi les notes à la fin de ces tableaux.

DÉTAILS—

N^o 13.—CHEMIN DE FER DE LA RIVE
CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE

NOMS ET SECTIONS DE CHEMINS DE FER.	Total de Winnip. peg.	Total de Mont. réal.	Total de Québec vis-à-vis Saint-Martin.	Commencé.	Complété ou qui sera complété.	Dépense probable sur le chemin de fer par le gouvernement fédéral.
CHEMIN DE FER DE LA RIVE NORD.						
Québec.....	1,567		0			Subvention conditionnelle en argent au gouvernement, province de Québec, par l'acte 47 Vic., chap. 8. Québec à Montréal Non ajoutée ci-dess.
Québec à la Jonction Saint-Martin....	1,468	12	159	1874	1878	
Jonction Saint-Martin à Montréal.....	1,420	C	171			
CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.						
<i>DIVISION-EST—LIGNE PRINCIPALE.</i>						
Montréal à Ottawa—y compris 12 milles jusqu'à la Jonction.....	1,300	120	267	1875	1878	Subvention en argent au gouvernement, province de Québec, par l'acte 47 Vic., chap. 8, 19 avril 1884. Montréal à Ottawa
Ottawa à Pembroke.....	1,195	225	372	1871	1877	Subvention en argent au Canada Central..
Pembroke à Mattawan.....	1,101	319	466	1879	1882	
Mattawan à Callander.....	1,075	345	492	1880	do	
<i>Section Est, par contrat, Cie C.C.P.</i>						
Callander à la Jonction Sudbury.....	976	444	591	1881	1883	Callander à Selkirk.
Jonction Sudbury à Michipicoton....	766	654	801	1883	Par contrat, 1886.	
Michipicoton au Pic.....	626	794	941	do	do	Subvention en argent à la Cie du C.C.P.
Pic à Nepigon (Red Rock).....	496	924	1,071	do	do	
Nepigon (Red Rock) à Port-Arthur ...	429	991	1,138	do	Complété, 1884.	
<i>DIVISION-OUEST.</i>						
<i>Section de la Baie-du-Tonnerre.</i>						
Port-Arthur à Ignace.....	277	1,143	1,290	1876	1883	Divers contrats.
<i>Section de Wabigoon.</i>						
Ignace à Portage-du-Rat.....	132	1,288	1,435	1878	do	Port-Arthur à Selkirk

ROUTE A.
NORD, DE QUÉBEC À MONTRÉAL.
DE MONTRÉAL À PORT-MOODY.

Dépense probable sur le chemin de fer par le gouvernement fédéral.	OBSERVATIONS.
\$ cts.	
1,914,000.00	Chemin de fer de la Rive-Nord—Québec à Montréal—171 milles construits par l'hon. T. McGreevy, en vertu d'un contrat du gouvernement provincial de Québec, en date du 24 septembre 1874. Voir Acte 39 Vic., chap. 2, 24 décembre 1875. Chemin de fer de la Rive-Nord—Montréal à Ottawa—Construit par Duncan McDonald, en vertu d'un contrat du gouvernement provincial de Québec, en date du 16 novembre 1875. Voir Acte 39 Vic., chap. 2, 24 décembre 1875. Montant dépensé par le gouvernement provincial de Québec sur le chemin de fer de la Rive-Nord Québec à Ottawa :— Montant payé jusq. 30 juin 1883...\$13,117,730.54 do voté pour l'année 1884... 239,475.00
	Total des dépen., à l'exclu. de \$2,250,000 des réclamations en litige.....\$13,357,205.54 Voir note n ^o 20, relative aux subventions du gou. féd. 1884
	Chemin de fer de la Rive-Nord, vendu par le gouvernement provincial :— De Saint-Martin—Section-Est.....\$3,000,000.00 Au syndicat du chemin de fer de la Rive-Nord, 4 mars 1882. De Montréal—Section-Ouest..... 3,600,000.00 A la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique, 4 mars 1882. Total.....\$7,600,000.00 Voir Acte 45 Vic., chap. 19 et 20—27 mai 1882.
1,440,000.00	Chemin de fer du Canada-Central—Construit par une compagnie particulière.
1,440,000.00	Chemin de fer du Canada-Central—Prolongement subventionné de Pembroke à Callander, acheté par la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Contrat de la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique—Accordé le 21 octobre 1880. Ratifié par l'Acte 44 Vic., chap. 1, 1881. Dépôt par la compagnie le 16 février 1881, \$1,000,000, au ministère des finances. Prêt à la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique, \$22,500,000, et une avance sur ce chiffre de \$7,500,000, pour compléter le chemin de fer, 1 ^{er} mai 1886, de Callander à Savona-Ferry (Kamloops), par l'Acte 47 Vic., chap. 1, 5 mars 1884. Construction du chemin de fer du Pacifique, commencée par la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique à Callander et Winnipeg.
10,000,000.00	A l'exclusion de la ligne d'embranchement jusqu'à Algoma, sur le lac Huron, 93 milles.
12,500,000.00	Subvention en terres, Section-Est—Évaluées à 650 milles, et 9,615-35 acres par mille 6,250,000 acres. La subvention en terre représente 6,250,000 acres, évaluées à \$2 l'acre pour la ligne principale, entre Callander et Port-Arthur. Les plus fortes tranchées dans le roc s'étendent jusqu'à 95 milles entre le Pic et Nepigon. Les trains circulaient jusqu'à 35 milles à l'est de Port-Arthur en septembre 1883.
	Chemin de fer de Port-Arthur à Winnipeg, construit par divers entrepreneurs; certaines parties terminées par la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique d'après l'arrêté du Conseil, juillet 1883. Prix de l'entreprise, \$325,000 pour l'achèvement, etc.
14,113,122.00	Trains réguliers de Port-Arthur à Winnipeg depuis la 1 ^{ère} semaine de mai 1883. Selkirk à St-Boniface, 22 milles, et St-Boniface à Emerson, 63 milles, construits en 1877-80.

DÉTAILS—
N° 13.—CHEMIN DE FER DE LA RIVE-
CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE

NOMS ET SECTIONS DE CHEMINS DE FER.	Total de Win- nipeg.	Total de Mon- tréal.	Total de Que- bec et à Saint- Martin.	Commencé.	Complété ou qui sera complété.	Dépense probable sur le chemin de fer par le gouvernement fédéral.
	Milles	Milles	Milles	Milles.	Complété.	
CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE—Suite.						
<i>DIVISION-OUEST—Suite.</i>						
<i>Section du Portage-du-Rat.</i>						
Portage-du-Rat à Selkirk	21	1,399	1,546	1878	1883	Selkirk à Winnipeg...
Selkirk à Winnipeg	0	1,420	1,567	1876	1881	
<i>Section de Brandon.</i>						
Winnipeg à Portage-la-Prairie.....	56	1,476	1,623	1881	.....	Section Centrale. — Selkirk à Savona Ferry (Kamloops.) Subvention en argent au C.C.P.
Portage-la-Prairie à Brandon.....	133	1,553	1,700	do	Nov. 1881.	
<i>Section de Broadview.</i>						
Brandon à Broadview.....	264	1,684	1,831	do	1882	Subvention en terres au C.C.P.
<i>Section de Régina.</i>						
Broadview à Qu'Appelle.....	324	1,744	1,891	1882	do	Fév. 1883. 1883
Qu'Appelle à Régina.....	357	1,777	1,924	do	Oct. 1882.	
Régina à Moose Jaw	398	1,818	1,965	do	1882	
<i>Section Swift-Current (Courant Rapide)</i>						
Moose Jaw à Swift-Current.....	511	1,931	2,078	do	do	Subvention en terres au C.C.P.
<i>Section de Medicine-Hat.</i>						
Swift-Current à Maple Creek	597	2,017	2,164	do	Fév. 1883.	1883
Maple Creek à Medicine-Hat.....	660	2,089	2,227	1883	1883	
<i>Section de Crowfoot (Pied-de-Corbeau)</i>						
Medicine-Hat à Langevin.....	695	2,115	2,262	do	do	do
Langevin à Bassano	757	2,177	2,324	do	do	
Bassano à Gleichen.....	785	2,205	2,352	do	do	
<i>Section de Calgary.</i>						
Gleichen à Calgary, sur la riv. de l'Arc	839	2,259	2,406	do	do	do
Calgary à Morley	881	2,301	2,448	do	do	
Morley à Kananaskis (Padmore).....	893	2,313	2,460	do	do	
Kananaskis à Canmore.....	906	2,326	2,473	do	do	
<i>Section des Montagnes-Rocheuses.</i>						
Canmore à Silver-City	938	2,358	2,505	do	do	do
Silver-City à Laggan	955	2,375	2,522	do	Nov. 1883.	
Laggan à Stephen—Sommet, M. R.....	962	2,382	2,529	do	1884	1885
Stephen—Sommet, M. R., à Savona-Ferry (Kamloops).....	1,230	2,650	2,797	1884	1885	

ROUTE A.
NORD DE QUÉBEC À MONTRÉAL.
DE MONTRÉAL À PORT-MOODY.

Dépense probables sur le chemin de fer par le gouvernement fédéral.	OBSERVATIONS.
\$ cts.	
375,000.00	Coût du chemin de fer de Saint-Boniface à Emerson, \$1,121,798 05.
15,000,000.00	Longueur de la Section Centrale, d'après le contrat. Évaluée à 1,350 milles. Subvention en argent, Section Centrale. Premiers 900 milles, à \$10,000 par mille..... \$9,000,000 00 Subvention en argent, Section Centrale. Deuxièmes 450 milles à \$13,333 par mille..... 6,000,000 00 Total de la subvention en argent. Section Centrale..... \$15,000,000 00
7 500,000.00	Ouverture au trafic jusqu'à Régina autorisée en octobre 1882. Commencant à 585 milles à l'ouest de Winnipeg, les rails ont été posés sur 376 milles de la ligne principale, ainsi que sur 25½ milles de voies de garage, du 18 avril au 28 novembre 1883, soit 9½ mois. Subvention en terres, Section Centrale. Premiers 900 milles, à 12,500.00 acres par mille 11,250,000 acres, d'après le contrat Subvention en terres, Section Centrale. Deuxièmes 450 milles, à 16,666 66 acres par mille 7,500,000 do Total de la subvention en terre, Section Centrale. 18,750,000 do La subvention en terres représente 18,750,000 acres, évaluées à \$2 par acre pour la ligne principale, entre Selkirk et Savona-Ferry, sur la Section Centrale. Pour subventions en argent et en terres du chemin de fer Canadien du Pacifique,—Voir contrat, 21 octobre 1880—Ratifié par l'acte 44 Vic., chap. 1, 15 février 1881. Convois circulant jusqu'à 40 milles à l'ouest de Calgary, en septembre 1883. Le 28 novembre 1883, chemin de fer construit depuis Winnipeg en allant à l'ouest jusqu'à 1½ milles en deçà du sommet. Trains réguliers circulant jusqu'au sommet, le 20 juillet 1884—47 milles plus loin qu'en mars 1884 Chemin de fer construit jusqu'à environ 70 milles à l'ouest de Stepeha, sur le sommet, en août 1884.

DÉTAILS—
N° 13.—CHEMIN DE FER DE LA RIVE—
CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE

NOMS ET SECTIONS DE CHEMINS DE FER.	Total de Winnip. peg.	Total de Montréal.	Total de Québec via Saint-Mar. tin.	Commencé.	Complété ou qui sera complété.	Dépense probable sur le chemin de fer par le gouvernement fédéral.
	Milles	Milles	Milles		Complété.	
CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE—Suite.						
<i>Section Ouest, C.-B. (Non comprise dans le contrat de la Cie C.C.P.)</i>						
Savona-Ferry à Emory's-Bar, rivière Fraser.....	1,359	2,779	2,926	1880	Temps d'après le contrat, juillet 1885.	
Emory's-Bar à Port-Moody, Anse de Burrard, Océan Pacifique.....	1,445	2,865	3,012	22 fév. 1882	do	
				1877	1878	
				juillet 1871	1881	
LONGUEUR TOTALE DE LA LIGNE PRINCIPALE , dont 1,177 milles coast par la Cie C. C. P., jusq. un mille en deçà de Stephen, sur le sommet, en 1881-82-83, et les trains parcour. 1,131 milles en mars 1884. Trains réguliers jusq. sommet le 20 juil. 1884. La dernière cheville fut frappée à l'est de Kamloops le 7 nov. 1885, date de l'arr. d'un train spécial à Port-Moody. Le ch. de fer a été entièrement ouvert au transp rég. des passag et du fret le 26 juil. '86.....		2,865	3,012			
Embranchement de Pembina.....				1877	1880	
Ouest de la rivière Rouge. Abandonné					1880	
Embranchement de la Baie-Georgienne. Ancienne ligne abandonnée						
A reporter.....						

* Voir note au pied de ce tableau concernant la longueur totale du chemin de fer, auquel 41 milles devraient être ajoutés, pour les raisons mentionnées.

ROUTE A.
NORD, DE QUÉBEC À MONTRÉAL.
DE MONTRÉAL À PORT-MOODY.

Dépense probable sur le chemin de fer par le gouvernement fédéral.	OBSERVATIONS.
\$ cts.	
9,104,040.00	Construit par D. O. Mills, entrepreneur—Les derniers 29 milles de Boston-Bar à Emor's Bar sont les plus difficiles de la ligne. La voie devra être posée d'un bout à l'autre en septembre 1884.
2,486,255.00	Construit par A. Onderdonk, entrepreneur—La voie devra être posée d'un bout à l'autre vers juillet 1884.
338,094.00	Les remises des locomotives et les bâtiments des gares sur certaines parties du chemin de fer, construits par le gouvernement fédéral à l'ouest de Port-Arthur.
397,539.67	Matériel roulant sur parties du chemin de fer construit par le gouvernement fédéral à l'ouest de Port-Arthur.
\$104,694,052.05	Total à l'exclusion des lignes de télégraphe, des embranchements et des explorations.
669,961.84	Les lignes de télégraphe avant la signature du contrat avec la Cie C. C. P., le 21 octobre 1880, ont été construites sur une distance de 1,747 milles depuis le Fort-William jusqu'à la ligne de la Colombie-Britannique sur la rivière Fraser, et 1,200 milles depuis le Fort-William jusqu'à Edmonton ont été exploités en avril 1878.
3,262,636.50	Explorations de Callander à Port-Moody, etc., 1871 à 1881.
\$108,626,710.39	Sur lesquelles \$12,289,211.87, subvention en argent à la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'au 31 décembre 1883, à l'exclusion de la subvention de terres = 13,582,707 acres, dont un cinquième sera retenu par le gouvernement d'après le contrat du 21 octobre 1880, et l'acte 44 Vic., chap. 1, 15 février 1881.
1,121,798.05	Embranchement de Pembina, 63 milles au sud, de Winnipeg à Emerson. Coût total, 85 milles de Selkirk, \$1,496,798 05.
159,488.15	À l'ouest de la rivière Rouge—Partie de la ligne principale avant d'être changée pour la ligne actuelle.
63,728.35	Embranchement de la Baie-Georgienne, au sud du lac Nipissingue—depuis Callander—Abandonné.

DÉTAILS—

N° 13.—CHEMIN DE FER DE LA RIVE-
CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,

NOMS ET SECTIONS DE CHEMINS DE FER	Total de Win- nipeg.	Total de Moa- treal.	Total de Qué- bec via Saint- Martin.	Commencé.	Complété ou qui sera complété.	Dépense probable sur le chemin de fer par le gouvernement fédéral.
	Milles	Milles	Milles		Complété.	
Report						
CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE—Fin.						
Embranch. de la ligne de la Jonction de Sudbury à Algoma Mills et Saut- Sainte-Marie				1883	1887	
COUT PROBABLE TOTAL du C.C.P. de Montréal à Port- Moody				1875	1879, moins les portes.	
TOTAL, y compris l'écluse du Fort-Frances						

N.B.—Pour lignes d'embranchement et auxiliaires du chemin de fer Canadien du Pacifique, Voir Pour détails des subventions accordées au chemin de fer de la Rive-Nord, de Québec à Pour résumé des routes A, B, C, D, E, F, G, H, de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon, do I à O, par les États-Unis via San-Francisco, — Voir n° 43.
Voir note à la fin de cet annexe, sur l'achèvement du chemin, la ligne la plus courte entre grise du chemin de fer Canadien du Pacifique.
Depuis la préparation de cette table, le terminus ouest du chemin a été placé à Vancouver, et construite, ce qui augmente de 41 milles la longueur totale du chemin de fer. Nous tance totale de Liverpool à Yokohama, de plus de 37 milles, différence de peu d'im-

ROUTE A.

NORD DE QUÉBEC À MONTRÉAL.
DE MONTRÉAL À PORT-MOODY.

Dépense probable sur le chemin de fer par le gouvernement fédéral.	OBSERVATIONS.
\$ cts.	
.....	
Omis.	Embranchement actuel au nord du lac Nipissingue, de la Jonction de Sudbury à Algoma-Mills, lac Huron, 93 milles construit par la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique, 1884 à 1886. Sera prolongé jusqu'au Saut-Sainte-Marie, 107 milles plus à l'ouest. Ligne d'embranchement complétée et ouverte en 1887.
\$109,971,724 94 288,278 51	Ce chiffre représente seulement la dépense probable par le gouvernement fédéral. Ecluse du Fort Frances, au pied du lac à-la-Pluie, sur la route Dawson, 237 milles à l'ouest de Port-Arthur, Baie-du-Tonnerre, lac Supérieur, et 215 milles à l'est de Winnipeg par la route Dawson.
Omis.	Route Dawson, par terre et par eau, de Port-Arthur au lac-des-Bois et Winnipeg, et chemin du Fort-William. Frais de construction seulement, \$1,027,915.12, y compris \$72,193 01 pour les bateaux.
\$110,260,003 45	Sur lesquels il y a \$56,219,925.78 de paiements en argent jusqu'au 1er juillet 1884, y compris l'embranchement de Winnipeg à Emerson, et à part la subvention en terre à la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique La ligne principale devra être complétée le 1er mai 1886, d'après la convention faite avec la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique, en date du 7 mars 1884, en considération d'un prêt de \$22,500,000, et d'une avance sur cette somme de \$7,500,000, par l'acte 47 Vic., cap. 1. Prêt remboursable le ou avant le 1er mai 1891, avec intérêt à 5 pour 100.

tableau n° 14.
Montréal, et au chemin de fer Canadien Pacifique, de Montréal à Ottawa.— Voir n° 20.
par le Canada via Port-Moody.— Voir n° 19.

Liverpool, Angleterre, et Yokohama, Japon, aussi sur le remboursement de l'emprunt de la Compagnie à environ 14 milles plus à l'ouest, et la section des Montagnes-Rocheuses a été définitivement localisée donnerons des détails dans un rapport subséquent; ce changement n'affecte pas, cependant, la dis-
portance.

DÉTAILS—ROUTE A—*Suite.*

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

N° 14.—Tronc principal, embranchements et lignes affermées, 1887.

	Milles sta- tutaires.	*Milles sta- tutaire.
<i>Ligne transecontinentale ou tronc principal.</i>		
Ouvert au trafic régulier des passagers et du fret, jusqu'à Port-Moody, le 26 juillet, 1886, et jusqu'à Vancouver le 1er juin 1887, Montréal à Vancouver.....	2,905	2,905
<i>Embranchements.</i>		
Division de l'est, y compris la partie qui continue le tronc principal de la jonction de St-Martin à Québec, 159 M.....	484	
Division de l'Ouest.....	436	
do du Pacifique.....	8	928
<i>Lignes affermées.</i>		
Section d'Ontario et de Québec.....	745	
do de l'Atlantique et du Nord-Ouest, ou ligne courte à trav. l'Etat du Maine.....	325	
do d'Ottawa et du St-Laurent.....	57	1,127
Longueur totale, en milles, des lignes de la compagnie 31 déc. 1887.....		4,960

REMARQUES.

EMBRANCHEMENT D'ALGOMA—SUDBURY AU SAUT-STE-MARIE.

Pont du chemin de fer du Saut-Ste-Marie et les raccordements aux Etats-Unis.

L'embranchement d'Algoma au Saut-Ste-Marie, distance d'environ 170 milles, ainsi que le pont sur la rivière Ste-Marie furent pratiquement complétés en décembre 1887.

La compagnie par son contrat avec le gouvernement, pour la construction de cet embranchement, a droit aux terrains nécessaires pour le lit du chemin, les gares, etc., en tant que ces terrains appartiennent à la Couronne.

Le pont a été construit en vertu d'une charte accordée à la "Compagnie du pont du Saut-Ste-Marie", dans laquelle la compagnie du Pacifique Canadien possède une moitié des intérêts engagés, tandis que l'autre moitié appartient également aux deux lignes des Etats-Unis qui conduisent à Minneapolis, St-Paul et Duluth.

Le premier convoi, *via* North Bay et Sudbury, et de là par l'embranchement d'Algoma jusqu'au Saut, quitta la gare Allandale du chemin de fer du nord (Northern Railway) vendredi soir, le 23 décembre, portant un grand nombre de passagers de Toronto et d'ailleurs, qui allèrent enregistrer leur vote à propos du règlement accordant un bonus de \$20,000 à la Compagnie du Pacifique Canadien, à condition qu'elle construise la gare, les hangars au fret, etc., dans le centre de la ville.

Le parcours par chemin de fer de Toronto au Saut, est comme suit :—

	Milles.	
Toronto à Allandale, chemin de fer du Nord.....	63	
Allandale à Gravenhurst do	111	
Gravenhurst à North Bay, chemin de fer du Nord-Ouest	116	
	—	290
North Bay à Sudbury, ch. de f. du Pacifique, artère principale	80	
	—	80

Sudbury à Algoma, ch. de fer C. P. Embranchement....	96
Algoma au Saut-Sainte-Marie.....	107
	<u>203</u>

Total, Toronto au Saut-Sainte-Marie. 573

Le parcours par chemin de fer d'Ottawa au Saut, est plus court:—

Ottawa à Sudbury, ch. de fer C. du P. Artère principale.	323
Sudbury au Saut-Ste-Marie, ch. de fer C. P. Embranchement..	203

Total, Ottawa au Saut-Sainte-Marie. 526

Le premier train s'est rendu de Toronto à North Bay, le 29 janvier 1886.

L'inauguration du pont International du Saut-Sainte-Marie eut lieu, samedi, le 31 décembre 1887.

Les raccordements des voies ferrées des Etats-Unis, entre le Saut et Duluth, Saint-Paul et Minneapolis, seront prêts pour le trafic régulier avant le mois d'août 1888.

DÉTAILS—ROUTE B.

N° 15.—TABLEAU COMPARATIF.

Distances de Montréal et Ottawa à Toronto, par le chemin de fer Canadien du Pacifique et le Grand-Tronc.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires
Montréal.....	Ottawa.....	104	120
Ottawa.....	Perth.....	51½	59
Perth.....	Toronto (gare Union).....	176½	203½
Montréal.....	Toronto.....	331½	382½
Montréal.....	Prescott.....	96	112
Prescott.....	Brockville.....	11½	13
Brockville.....	Kingston.....	40½	47
Kingston.....	Toronto (gare Union).....	139½	161
Montréal.....	Toronto.....	288½	333
Ottawa.....	Toronto (gare Union).....	227½	262½
do.....	do do St. Laur. et O., et G.-T.....	238½	275
do.....	do via Brockville, ch. de fer C.P., et G.-T.....	245½	283

N.B.— Voir tableau des distances n° 2.
 Voir aussi les notes à la fin de ces tableaux.

DETAILS—ROUTE C.

N° 16.—TABLEAU COMPARATIF DES DISTANCES—Milles statutaires.

De Québec et autres endroits à Port-Moody, par les chemins de fer de la Rive-Nord, du Grand-Tronc, des Etats-Unis et Canadien du Pacifique.

Route actuelle d'été et d'hiver.

Territoires Canadien et des Etats-Unis.

De	A	Intermédiaires.	Québec.	Montréal.	Toronto.	Détroit.	Chicago	Saint-Paul.	Winnipeg.
Québec.....	.....	.....	0	171	504	735	1,003	1,413	1,870
Québec.....	Montréal.....	171	171	0	333	564	832	1,242	1,699
Montréal.....	Toronto.....	333	504	333	0	231	499	909	1,366
Toronto.....	Détroit.....	231	735	564	231	0	268	678	1,135
Détroit.....	Chicago.....	268	1,003	832	499	268	0	410	867
Chicago.....	Saint-Paul, O.....	410	1,413	1,242	909	678	410	0	457
Saint-Paul.....	Minneapolis.....	10	1,423	1,252	919	688	420	10	447
Minneapolis.....	Saint-Vincent.....	379	1,802	1,631	1,298	1,087	799	389	68
Saint-Vincent.....	Emerson.....	2	1,804	1,633	1,300	1,069	801	391	66
Emerson.....	Winnipeg.....	66	1,870	1,699	1,366	1,135	867	457	0
Winnipeg.....	Portage-la-Prairie.....	56	1,926	1,755	1,422	1,191	923	513	56
Portage-la-Prairie.....	Brandon.....	77	2,003	1,832	1,499	1,268	1,000	590	133
Brandon.....	Qu' Appelle.....	191	2,194	2,023	1,690	1,459	1,191	781	324
Qu' Appelle.....	Régina.....	33	2,227	2,056	1,723	1,492	1,224	814	357
Régina.....	Swift-Current.....	154	2,381	2,210	1,877	1,646	1,378	968	511
Swift-Current.....	Medicine-Hat.....	149	2,530	2,359	2,026	1,795	1,527	1,117	660
Medicine-Hat.....	Gleichen.....	125	2,655	2,484	2,151	1,920	1,652	1,242	785
Gleichen.....	Calgary.....	54	2,709	2,538	2,205	1,974	1,706	1,266	839
Calgary.....	Canmore.....	67	2,776	2,605	2,272	2,041	1,773	1,363	906
Canmore.....	Silver-City.....	32	2,808	2,637	2,304	2,073	1,805	1,395	938
Silver-City.....	Stephen, sommet des montagnes Rocheuses.....	24	2,832	2,661	2,328	2,097	1,829	1,419	962
Stephen.....	Savona-Ferry.....	+268	3,100	2,929	2,596	2,365	2,097	1,687	1,230
Savona-Ferry.....	Emory's-Bar.....	+129	3,229	3,058	2,725	2,494	2,226	1,816	1,359
Emory's-Bar.....	Port-Moody.....	89	3,315	3,144	2,811	2,580	2,312	1,902	1,445

N. B.—† Estimé.—En voie de construction, juillet 1884.

‡ Presque terminé, do

La dernière cheville a été plantée le 7 nov. 1885, et la ligne entière ouverte au transport des passagers et du fret le 26 juillet 1886.

Voir tableau des distances n° 3.

Pour l'avancement de la construction depuis le mois de juillet 1884, voir notes à la fin de ces tableaux.

ROUTES A, B, C, *viâ*

N° 17.—TABLEAU COMPARATIF des distances, en milles géographiques et statutaires mer et intérieurs du Canada, etc., et

Pour détails— <i>Voir</i> Route.	Québec.		Montréal.		Toronto.		Ottawa.		Winnipeg.		Port-Moody, Détroit de Georgie, C.-B.	
	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
...	2,819	3,249	Cité. 2,958	Cité. 3,409	3,247	3,742	3,061	3,529	.....	.....	.....	.....
A 1	2,819	3,249	Jonction St-Martin. 2,957 Cité. 2,967	Jonction St-Martin. 3,408 Cité. 3,420	.....	.....	3,051	3,516	4,178	4,816	5,432	6,261
A 2	2,661	3,067	Jonction St-Martin. 2,799 Cité. 2,809	Jonction St-Martin. 3,226 Cité. 3,228	.....	.....	2,893	3,334	4,020	4,634	5,274	6,079
B.	2,819	3,249	Jonction St-Martin. 2,957 Cité. 2,967	Jonction St-Martin. 3,408 Cité. 3,420	Jonction. 3,274 Cité. 3,277	Jonction. 3,774 Cité. 3,778	3,051	3,516	4,208	4,950	5,462	6,295
C.	2,819	3,249	Cité. 2,967	Cité. 3,420	Cité. 3,256	Cité. 3,753	.....	.....	4,441	5,119	5,695	6,564

N.B.—Pour les routes D, E, F, G, H—*Voir* tableau comparatif n° 18.Pour détails de route A 1 à H—par le Canada *viâ* Port-Moody—*Voir* nos 1 à 25.Pour routes I 1 à O—par les États-Unis *viâ* San-Francisco—*Voir* nos 26 à 43.Pour le résumé des routes A 1 à H—par le Canada—*Voir* n° 19.Pour le résumé des routes I 1 à O—par les États-Unis—*Voir* n° 43.*Voir* note au bas du tableau n° 13, pour les distances, etc.

PORT DE QUÉBEC.

par les diverses routes indiquées, de Liverpool, Angleterre, aux principaux ports de jusqu'à Yokohama, sur la côte orientale du Japon.

Victoria, C.-B., <i>viâ</i> Nanaimo (chemin de fer projeté).		Yokohama, côté orientale du Japon.		Route.
Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	
.....	.....	.....	.....	Océan Atlantique, <i>viâ</i> Malin-Head, nord de l'Irlande, Cap-Race, Terre-Neuve, golfe et fleuve Saint-Laurent, etc. Route entière par eau.
5,534	6,379	9,806	11,303	Atlantique <i>viâ</i> Cap-Race jusqu'à Québec, chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique jusqu'à Port-Moody, et Océan Pacifique jusqu'à Yokohama, Japon.
5,376	6,197	9,648	11,121	Atlantique <i>viâ</i> Détroit de Belle-Île. Le reste semblable à la précédente. La route du Cap-Race est de 153 milles géographiques = 182 statutaires, plus longue que <i>viâ</i> Belle-Île.
5,564	6,413	9,835	11,337	Atlantique <i>viâ</i> Cap-Race jusqu'à Québec; de là par les chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique <i>viâ</i> Montréal, Ottawa, Perth, Toronto et Orangeville à Owen Sound; de là, à travers le Lac Huron jusqu'au canal du Saut Sainte-Marie; de là, à travers le Lac Supérieur jusqu'à Port-Arthur; de là, par le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Winnipeg et Port-Moody; de là, à travers l'Océan Pacifique jusqu'à Yokohama, Japon. C'est la route d'été actuelle par le Canada. Pour la même route <i>viâ</i> le détroit de Belle-Île, déduisez 158 milles géographiques = 182 milles statutaires.
5,797	6,682	10,069	11,608	Atlantique <i>viâ</i> Cap-Race, chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Montréal; de là, par le chemin de fer du Grand-Trouc jusqu'à Détroit; de là, <i>viâ</i> les chemins de fer des États-Unis jusqu'à Chicago et Emerson; de là, par le C.C.P. jusqu'à Winnipeg. C'était la route d'hiver par le Canada et les États-Unis, en attendant l'achèvement du C.C.P. au nord des lacs Huron et Supérieur, entre la Jonction Sadbury et Port-Arthur, et dans les Montagnes-Rocheuses entre le sommet et Savona-Ferry. Le 20 juillet 1884, les parties non terminées mis en construction étaient évaluées à 430 milles au nord des lacs Huron et Supérieur, et à 268 milles dans les Montagnes-Rocheuses. Pour l'avancement des travaux depuis le mois de juillet, voir les notes à la fin des tableaux.

ROUTES D, E, F, G, H, VIA LES PORTS DE MER DE LA NOUVELLE-ECOSSE ET DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

N° 18.—ETAT COMPARATIF des distances en milles géographiques et statutaires, par les diverses routes indiquées de Liverpool (Angleterre) aux principaux ports de mer et ports intérieurs du Canada, et à Yokohama, sur la côte orientale du Japon—*Suite.*

Pour détails— Voir route.	LOUISBOURG.		HALIFAX.		SAINT-JEAN.		SAINT-ANDRÉ.		CHATHAM.		QUÉBEC.		MONTRÉAL.		OTTAWA.		WINNIPEG.		PORT-MOODY.		YOKOHAMA.		DESCRIPTION DES ROUTES.
	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.							
D 1...	2,350	2,709							Jonction. 2,697 Ville. 2,705	Jonction. 3,109 Ville. 3,118	3,068	3,537	Jonction St-Martin. 3,206 Cité. 3,216	Jonction St-Martin. 3,696 Cité. 3,708	3,300	3,801	4,428	5,104	5,681	6,549	10,055	11,591	Route de Louisbourg <i>via</i> le chemin de fer projeté d'environ 80 milles de long, jusqu'à Port-Mulgrave, détroit de Canso; de là <i>via</i> les chemins de fer New-Glasgow et Truro, Intercolonial, Rive-Nord et Canad. du Pacifc. Les distances par cette route jusqu'à Halifax, Saint-Jean et Saint-André, sont indiquées sur le tableau des détails n° 4.
D 2...	2,350	2,709			2,712	3,126																	Route de Louisbourg <i>via</i> le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Saint-Jean, 417 M.; de là <i>via</i> Mattawamkeag, lac Mégantic et Sherbrooke jusqu'à Montréal, 452 M. par les chemins de fer Saint-Jean et Maine, International et Grand-Tronc. Voir tableau n° 5. Pour plus de détails, voir route d'Halifax <i>via</i> Saint-Jean, Mattawamkeag et Sherbrooke, jusqu'à Montréal, ci-dessous.
E 1...			2,500	2,881					Jonction. 2,724 Ville. 2,732	Jonction. 3,140 Ville. 3,149	3,096	3,568	Jonction St-Martin. 3,234 Cité. 3,244	Jonction St-Martin. 3,727 Cité. 3,739	3,327	3,835	4,455	5,135	5,708	6,580	10,083	11,622	Route d'Halifax <i>via</i> chemins de fer Intercolonial, Rive-Nord et Canadien du Pacifique. Halifax à Saint-Jean, 276 M. par le chemin de fer Intercolonial, et de là 85 M. par le chemin de fer <i>Grand Southern</i> jusqu'à Saint-André. Pour les détails relatifs à cette route, voir tableau n° 6.
E 2...			2,500	2,881	2,739	3,157																	Route d'Halifax <i>via</i> Truro et Moncton jusqu'à St-Jean par l'Intercolonial, 276 M.; de là jusqu'à la jonction de Mattawamkeag, 147½ M., par le chemin de fer de St-Jean et Maine; de là jusqu'à lac Mégantic, par le chemin de fer International, prolongem. projeté d'environ 135 M.; de là jusqu'à Sherbrooke par ce dernier, 69 M.; de là par le chemin de fer du Grand-Tronc, 101 M., jusqu'à la cité de Montréal; de là, 2,865 M. jusqu'à Port-Moody. La distance par cette route jusqu'à Québec, <i>via</i> le chemin de fer International jusqu'à Sherbrooke, et de là par le Grand-Tronc, est de 21 M. plus longue que jusqu'à Montréal, ou 3,630 M. de Liverpool. Voir tableau n° 7.
F 1...					2,700	3,112			Jonction. 2,839 Ville. 2,847	Jonction. 3,273 Ville. 3,282	3,211	3,701	Jonction St-Martin. 3,349 Cité. 3,359	Jonction St-Martin. 3,860 Cité. 3,872	3,442	3,968	4,570	5,268	5,824	6,713	10,198	11,755	Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, route <i>via</i> l'Intercolonial jusqu'à Moncton et Québec; de là <i>via</i> le chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Montréal; de là par le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Port-Moody. Pour les détails relatifs à cette route, voir tableau n° 8.
F 2...					2,700	3,112					3,076	3,546	Jonction St-Martin. 3,214 Cité. 3,224	Jonction St-Martin. 3,705 Cité. 3,717	3,308	3,813	4,436	5,113	5,690	6,558	10,064	11,600	Saint-Jean, N.-B., route <i>via</i> les chemins de fer de Frédéricton et du Nouveau-Brunswick jusqu'à Edmundston, 228 M., de là 80 M. par le chemin de fer projeté jusqu'à la Rivière-du-Loup; de là 126 M. par le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Québec; de là <i>via</i> le chemin de fer de la Rive-Nord, 171 M., jusqu'à Montréal; de là par le chemin de fer Canadien du Pacifique, 2,865 M., jusqu'à Port-Moody. Voir tableau n° 8.
F 3...					2,700	3,112							Cité. 3,092	Cité. 3,564	3,196	3,684	4,324	4,984	5,577	6,429	9,952	11,471	Saint-Jean, N.-B., route <i>via</i> Sherbrooke jusqu'à Montréal, 452 M., par les chemins de fer Saint-Jean et Maine, International et Grand-Tronc—Saint-Jean <i>via</i> Sherbrooke jusqu'à Québec, 473 M. Saint-Jean à Louisbourg, par le chemin de fer Intercolonial, 417 M. Voir tableau n° 9.
G 1...							2,680	3,089			3,038	3,502	Jonction St-Martin. 3,176 Cité. 3,186	Jonction St-Martin. 3,661 Cité. 3,673	3,270	3,769	4,398	5,069	5,651	6,514	10,025	11,556	Saint-André, Nouveau-Brunswick, route <i>via</i> les chemins de fer Canada et Nouveau-Brunswick, jusqu'à Woodstock, 94 M.; de là 113 M. jusqu'à Edmundston; de là jusqu'à la Rivière-du-Loup, 80 M., par le chemin de fer projeté; de là 126 M. par le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Québec; de là <i>via</i> les chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique jusqu'à Port-Moody, 3,012 M. Voir tableau n° 10.
G 2...							2,680	3,089					Cité. 3,035	Cité. 3,499	3,140	3,619	4,267	4,919	5,521	6,364	9,895	11,406	Saint-André, N.-B., route <i>via</i> Mattawamkeag et Sherbrooke, 410 M. jusqu'à Montréal, par le ch. de fer St-Jean et Maine, et les ch. de fer International et Grand-Tronc. Voir route d'Halifax par ces lignes de ch. de fer, ou tab. n° 11. Saint-André à Québec, par la même route <i>via</i> Sherbrooke, 431 M. Saint-André à Saint-Jean, par le chemin de fer <i>Grand Southern</i> , 85 M. Saint-André à Chatham, par les chemins de fer <i>Grand Southern</i> et Intercolonial, 246 M.
H.....									Ville. 2,558	Ville. 2,919	2,849	3,284	Jonction St-Martin. 2,987 Cité. 2,997	Jonction St-Martin. 3,443 Cité. 3,455	3,081	3,551	4,208	4,851	5,462	6,296	9,836	11,338	Route de Chatham, Nouveau-Brunswick, <i>via</i> Cap-Race, 2,949 milles statutaires de Liverpool, océan Atlantique. Chatham à Edmundston, 165 M., et de là à Québec, 170 M. <i>via</i> le chemin de fer projeté "Québec et Chatham;" de là par le chemin de fer de la Rive-Nord, 159 milles jusqu'à la jonction Saint-Martin; de là 2,853 M. jusqu'à Port-Moody, par le chemin de fer Canadien du Pacifique; de là 5,042 M.S. à travers l'océan Pacifique, jusqu'à Yokohama, sur la côte orientale du Japon. Voir tableau n° 12. Chatham à Saint-Jean, par le chemin de fer Intercolonial, 161 M., et de là 85 M., par le chemin de fer <i>Grand Southern</i> jusqu'à Saint-André. Pour la route de Chatham <i>via</i> le détroit de Belle-Ile, déduisez 158 milles géographiques, ou 182 milles statutaires de chacune des distances par cette route depuis Liverpool.

N.B.—Pour les routes A 1, A 2, B et C, voir tableau comparatif n° 17.
Pour détails des routes A 1 à H, par le Canada, *via* Port-Moody, voir nos 1 à 25.
Pour les routes I 1 à O, par les États-Unis *via* San-Francisco, voir nos 26 à 43.
Pour le résumé des routes A 1 à H, par le Canada, voir n° 19.
Pour le résumé des routes I 1 à O, pour les États-Unis, voir n° 43.
Voir note au bas de la table n° 13, pour les distances, et le nouveau terminus à Vancouver, sur la côte du Pacifique.

RÉSUMÉ.

N° 19.—ROUTES A, B, C, D, E, F, G, H.

ÉTAT COMPARATIF des distances entre Liverpool, Angleterre, et Yokohama, Japon, par les routes respectives indiquées par le Canada *viâ* Port-Moody.

Pour détails voir	Routes.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
A 2.....	Québec, Ottawa et Port-Moody <i>viâ</i> Détroit de Belle-Ile	9,648	11,121
A 1.....	Québec, Ottawa et Port-Moody <i>viâ</i> Cap-Race	9,806	11,303
B	Québec, Ottawa, Owen-Sound, lacs Huron et Supérieur, et Port-Moody <i>viâ</i> Cap-Race	9,835	11,337
H	Chatham, Québec, Ottawa et Port-Moody <i>viâ</i> Cap-Race	9,836	11,338
G 2.....	Saint-André, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal, Ottawa et Port-Moody	9,895	11,406
F 3.....	Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal, Ottawa et Port-Moody	9,952	11,471
D 2.....	Louisbourg, Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal, Ottawa et Port-Moody	9,964	11,485
E 2.....	Halifax, Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal, Ottawa et Port-Moody	9,991	11,516
G 1.....	Saint-André, Edmundston, Rivière-du-Loup, Québec, Ottawa et Port-Moody	10,025	11,556
D 1.....	Louisbourg, Québec, Montréal, Ottawa et Port-Moody	10,055	11,591
F 2.....	Saint-Jean, Edmundston, Rivière-du-Loup, Québec, Ottawa et Port-Moody	10,064	11,600
C	Québec, Montréal, Toronto, Détroit, Chicago, Saint-Paul, Emerson, Winnipeg et Port-Moody <i>viâ</i> Cap-Race	10,069	11,606
E 1.....	Halifax, Québec, Montréal, Ottawa et Port-Moody.....	10,083	11,622
F 1.....	Saint-Jean, Moncton, Québec, Montréal, Ottawa et Port-Moody.....	10,197	11,755

N.B.— Voir états comparatifs nos 17 et 18—Routes par le Canada.

Voir résumé n° 43—Routes par les États-Unis *viâ* San-Francisco.

Voir note au bas de la table n° 13, pour les distances.

Voir notes à la fin des tableaux.

N° 20.—NOTE—ROUTES A 1, A 2.

SUBVENTIONS ACCORDÉES.

Au chemin de fer de la Rive Nord, de Québec à Montréal, 159 milles.

Au chemin de fer Canadien du Pacifique, de Montréal à Ottawa, 120 milles.

Année.	Acte.	Nature de la subvention et par qui accordée.	Subventions en argent.
1884.		<i>Gouvernement fédéral.</i>	\$
19 avril.	47 Vic., c. 8.....	Au gouvernement de la province de Québec, pour avoir construit le chemin de fer de Québec à Ottawa, formant le raccordement entre les côtes de l'Atlantique et du Pacifique, <i>via</i> les chemins de fer Intercolonial et Canadien du Pacifique, et constituant comme tel une entreprise d'utilité nationale et non provinciale, seulement, une subvention ne dépassant pas \$6,000 par mille, pour la partie entre Montréal et Québec, 159 milles, et n'excédant pas en totalité.....	954,000
		Et pour la partie entre Montréal et Ottawa, 120 milles, \$12,000 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	1,440,000
		Pour le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique depuis son terminus à la Jonction de Saint-Martin, près Montréal, ou depuis quelque autre point du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'au port de Québec, en telle manière qui sera approuvée par le gouverneur-en-conseil, une subvention ne dépassant pas \$6,000 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	960,000
1885.			
20 juill.	48-49 Vic, c. 58.	do do supplémentaire...	340,000
1884.			
19 avril.	47 Vic., c. 8.....	Pour une ligne de chemin de fer et un pont entre la jonction du chemin de fer Union Jacques-Cartier avec le chemin de fer Canadien du Pacifique et la Jonction Saint-Martin, reliant le chemin de fer Union Jacques-Cartier avec le chemin de fer du Nord proprement dit, une subvention n'excédant pas en tout.....	200,000
1887.			
23 juin..	50-51 Vic., c. 24.	A la compagnie du chemin de fer Union Jacques-Cartier, pour prolonger et compléter son chemin.....	20,000
		Total.....	3,914,000

N.B.—Voir tables des distances, etc., nos 1, 13.

Pour subventions en argent et en terres par le gouvernement fédéral au chemin de fer Canadien du Pacifique, entre Ottawa et Port-Moody, voir n° 13.

Voir notes à la fin des tables.

N° 21.—NOTE—ROUTES D 1, D 2.

SUBVENTIONS ACCORDÉES

Pour la construction d'un chemin de fer depuis la station d'Oxford, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à Louisbourg, ou Sydney, dans la province de la Nouvelle-Ecosse.

Année.	Acte.	Nature de la subvention et par qui accordée.	Subventions en argent.
1882.		<i>Gouvernement fédéral.</i>	\$
17 mai...	45 Vic., cap. 14..	Pour un chemin de fer entre Oxford et New-Glasgow, tous deux dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en tout (70 milles)	224,000
1883.			
25 mai...	46 Vic., cap. 25...	Chemin de fer de Canso à Louisbourg, ou Sydney, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (80 milles)	256,000
1884.			
19 avril.	47 Vic., cap. 8.....	Pour la construction d'un chem. de fer entre la station d'Oxford sur le chemin de fer Intercolonial et Sydney ou Louisbourg, une subvention n'excédant pas \$30,000 par année, pendant quinze ans, ou une garantie de pareille somme, pour une période égale, comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux, en sus des subventions octroyées antérieurement, et aussi l'affermage et le transfert à telle compagnie du chemin de fer de Prolongement-Est depuis New-Glasgow jusqu'à Canso, avec son équipement actuel	450,000
1886.		Total	930,000
2 juin...	49 Vic., cap. 14...	Le ministre des chemins de fer et des canaux est autorisé par ces présentes à construire, comme ouvrage public, un chemin de fer, depuis un point sur le détroit de Canso jusqu'à Louisbourg ou Sydney, et l'Acte des chemins de fer de l'Etat, 1881, s'appliquera à ce chemin de fer, et l'emplacement et tous les autres incidents de la construction seront déterminés par le Gouverneur-en-conseil. Voir l'Acte 44 Vic., cap. 25.	

OBSERVATIONS.

La subvention de \$224,000 est accordée pour la construction d'une ligne plus courte et plus directe qu'on évalue à environ 70 milles de longueur.

La distance de New-Glasgow à Port-Mulgrave, sur le détroit de Canso, par le chemin de fer actuel, est de 79 $\frac{3}{4}$ milles.

Le chemin de fer actuel d'Oxford à New-Glasgow a 90 milles de longueur, *via* Truro.

La distance d'Oxford à Truro 47 milles, et de là à New-Glasgow, 43 milles.

Pour les tableaux des distances par les routes de Louisbourg, voir nos 4 et 5.

L'exploration d'une ligne de Canso à Louisbourg a été complétée vers la fin de 1885. Sa longueur est de 83 milles, les pentes sont de 80 pieds au mille, et l'ouvrage est difficile. Voir rapport de G. Schreiber, ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, daté le 18 janvier 1883, où il est dit que "M. Donkin est actuellement engagé à faire l'exploration d'une ligne, commençant au même point que la ligne de Louisbourg, partant du détroit de Canso, courant vers l'ouest et le nord du lac Grand-Bras-d'Or, jusqu'aux "Narrows"; de là il prendra une ligne aussi directe que possible jusqu'à Sydney. Les deux tiers environ de cette ligne sont explorés, les pentes sont considérables et les travaux de construction difficiles."

L'exploration de la ligne de Canso à Sydney a été complétée en 1887; on a adopté cette ligne pour le chemin de fer qui a été donné à l'entreprise vers la fin de 1887.

N° 22.—NOTE—ROUTES F 2, G 1.

SUBVENTIONS ACCORDÉES.

Pour la construction d'un chemin de fer depuis Edmundston ou Petit-Saut, Nouveau-Brunswick, jusqu'au chemin de fer Intercolonial, à la Rivière-du-Loup, dans la province de Québec.

Année.	Acte.	Nature de la subvention et par qui accordée.	Subventions en argent.
1882.		<i>Gouvernement fédéral.</i>	\$
17 mai...	45 Vic., cap. 14...	Un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial à la Rivière-du-Loup, ou la Rivière-Ouelle, ou entre ces deux endroits dans la province de Québec, jusqu'à Edmundston, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, ni en tout (75 milles) A \$240,000.	
1885.			
30 juil...	48-9 Vic., cap. 58	Pour un chemin de fer, depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial, à la Rivière-du-Loup, ou à la Rivière-Ouelle, dans la province de Québec, jusqu'à Edmundston, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas \$2,800 par mille, pour 75 milles, et \$6,000 par mille, pour 8 milles, et n'excédant pas en tout \$258,000; la dite subvention étant en outre de celle qui a été autorisée pour aider à la construction du dit chemin de fer, par l'Acte 45 Vict., chap. 14, et formant avec celle-ci une subvention n'excédant pas en tout..... Pour être commencé durant les 2 années, et complété durant les 4 années, qui suivront le 1er août 1885.	A étant compris. 498,000
1887.			
23 juin..	50-1 Vic., cap. 24	A la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, pour 30 milles d'un embranchement de son chemin, d'Edmundston vers la rivière Saint-François, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, ni en tout..... Pour être commencé durant les 2 années, et complété durant les 4 années, qui suivront le 1er août 1887.	96,000
Total.....			594,000

OBSERVATIONS.

CHEMIN DE FER DE TÉMISCOUATA, RIVIÈRE-DU-LOUP À EDMUNDSTON.

Le contrat fut accordé le 21 juin 1886, à la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata.

Le chemin de fer, par le contrat, doit être terminé le 1er août 1889.

Voie complétée, 18 milles.

Lisses posées, 45 milles, section de la Rivière-du-Loup.

Lisses posées, 12 milles, section d'Edmundston.

Toute la voie a été régalée et les bâtiments sont construits.

Tout le fer, pour toute la voie se trouve à la Rivière-du-Loup et à Edmundston.

On espère que toutes les lisses seront posées vers la fin de décembre 1887.

On les pose à raison de 1½ mille par jour.

Le réservoir, la maison des locomotives et la gare seront construits en décembre 1887.

La voie sera ouverte au trafic le 1er juillet 1888.

Pour les détails de la route, voir tableaux nos 8 et 10.

N° 23.—NOTE—ROUTES D 2, E 2, F 3, G 2.

SUBVENTION ACCORDÉE.

A la compagnie du chemin de fer International, pour 49 milles de chemin de fer de
 puis Sherbrooke, dans la province de Québec, jusqu'à la frontière internationale.

Année.	Acte.	Nature de la subvention et par qui accordée.	Subvention en argent.
1883. 25 mai...	46 Vic., cap. 25...	<p style="text-align: center;"><i>Gouvernement fédéral.</i></p> <p>A la Cie du chemin de fer International, pour 49 milles de son chemin, depuis Sherbrooke dans la province de Québec, jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. En rapport avec le prolongement de ce chemin à travers le Maine, pour le relier au Nouveau-Brunswick, à Vanceboro', ou près ou au sud de ce point.</p>	<p style="text-align: center;">\$</p> <p style="text-align: right;">156,800</p>

N.B.—Pour les tableaux des distances sur les routes *viâ* le chemin de fer International, l'État du Maine et le Canada, voir nos 5, 7, 9, 11 et 24.

Le contrat de l'achèvement du chemin et de la pose des lisses en acier, a été accordé, le 20 juillet 1883, à la compagnie du chemin de fer Intercolonial.

N° 24.—NOTE—ROUTES D 2 A G 2.

SUBVENTIONS ACCORDÉES.

Pour la construction d'un chemin de fer reliant Montréal aux ports de Saint-André, Saint-Jean et Halifax, par la route la plus courte et la plus praticable.

Année.	Acte.	Nature de la subvention et par qui accordée.	Subvention en argent.
1884.		<i>Gouvernement fédéral.</i>	\$
19 avril.	47 Vic., c. 8.....	Pour la construction d'un chemin de fer, reliant Montréal aux ports de Saint-Jean et d'Halifax, par la route la plus courte et la plus praticable, après un rapport d'ingénieurs compétents, une subvention n'excédant pas \$170,000 par année, pour quinze ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les débentures de la compagnie qui entreprendra les travaux.....	A 2,550,000
1885.			
20 juil...	48-49 Vic., c. 58.	Pour un chemin de fer, depuis la rive sud du Saint-Laurent, vis-à-vis, ou près de Montréal, jusqu'aux ports de Saint-André, Saint-Jean et Halifax, <i>via</i> Sherbrooke, le lac Moosehead, Mattawamkeag, Harvey, Frédéricton et Salisbury, une subvention n'excédant pas quatre-vingt mille piastres par année, pour vingt ans, formant en tout, ainsi qu'avec la subvention autorisée par l'acte 47 Vic., chap. 8, pour un chemin de fer reliant Montréal aux dits ports de Saint-Jean et d'Halifax, par la route la plus courte et la plus praticable, qui est reconnue être celle qui est ci-dessus décrite, une subvention n'excédant pas \$250,000 par année, dont le tout devra être payé, pour aider à la construction de cette ligne de chemin de fer, pendant vingt ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les débentures de la compagnie qui entreprendra les travaux.....	Y compris A. 5,000,000
		Suivant l'ordre en conseil 40,130, du 14 juin 1886, cette dernière subvention de \$250,000 par année doit être répartie comme suit:	
		\$	Milles.
		Fleuve Saint-Laurent à Lennoxville. 71,100 ...	100
		Frontière internationale à Mattawamkeag..... 115,500 ...	134
		Harvey à Salisbury..... 63,400 ...	113
		Chaque année pendant 20 ans.. \$250,000 ...	347

N.B.—Le contrat original, 14 déc. 1885, accordé à la compagnie du chemin de fer International, a été transféré le 6 déc. 1886, avec le consentement du gouvernement, à la compagnie du chemin de fer Atlantique Nord-Ouest.

En vertu de ce contrat, le chemin de fer doit être complété le 1er juillet 1889. La dernière compagnie a accordé, le 6 décembre, une location perpétuelle de son chemin et de ses intérêts, à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Voir les tableaux précédents des distances, nos 5, 7, 11, ainsi que les détails de la Ligne Courte: telle qu'adoptée, à la fin des tableaux.

N° 25.—NOTE—PROLONGEMENT DES ROUTES A 1, A 2.

SUBVENTION ACCORDÉE

Pour la construction d'un chemin de fer et d'une ligne de télégraphe d'Esquimalt à Nanaïmo, sur l'île Vancouver, Colombie-Britannique (environ 71½ milles).

Année.	Acte.	Nature de la subvention et par qui accordée.	Subvention en argent.
1884.		<i>Gouvernement fédéral.</i>	\$
19 avril.	47 Vic., cap. 6...	<p>“ Le gouvernement de la Colombie-Britannique se fera autoriser par la législature à transférer au gouvernement du Canada trois millions et demi d'acres de terre dans le district de la rivière de la Paix, de la Colombie-Britannique, en un seul bloc rectangulaire, à l'est des Montagnes-Rocheuses, sur la limite du territoire du Nord-Ouest du Canada.</p> <p>“ Le gouvernement du Canada, après l'adoption par la législature de la Colombie-Britannique des articles de la présente convention, demandera la sanction du parlement pour contribuer la somme de \$750,000, à la construction d'un chemin de fer d'Esquimalt à Nanaïmo; et convient de transférer aux entrepreneurs qui construiront ce chemin, les terres qui lui sont ou pourront lui être livrées à cet usage par la Colombie-Britannique; et il s'engage à exiger des garanties, à la satisfaction du gouvernement de cette province, pour assurer la construction du dit chemin de fer et son achèvement le ou avant le 10^e jour de juin 1887; les travaux devant se commencer immédiatement.”</p> <p>Conformément à la convention datée du 20 août 1883, avec la Compagnie du chemin de fer de Nanaïmo et d'Esquimalt, entrepreneurs, le gouvernement fédéral leur accorda une subvention en argent de \$750,000 (sept cent cinquante mille piastres), ainsi que les terres que la province avait accordées à la Couronne, dans l'île de Vancouver pour les besoins de la construction des chemins de fer (sauf les réserves qui ont pu être ci-devant faites à l'usage de la marine et de l'armée); l'entrée libre dans le pays, des matériaux pour la construction du chemin de fer et de la ligne télégraphique; la ligne entière entre Esquimalt et Nanaïmo devant être complétée vers le 10 juin 1887.</p>	750,000

N.B.—Pour tableau des distances, voir n° 1.

Voir les notes à la fin de ces tableaux.

Le chemin de fer et la ligne télégraphique d'Esquimalt à Nanaïmo, ont été complétés le 17 septembre 1886.

N° 26 A.—SUBVENTIONS ACCORDÉES.

Pour le prolongement de l'embranchement du chemin de fer Canadien du Pacifique entre Montréal et Saint-Jérôme, 33 milles de longueur, jusqu'au Désert, sur la rivière Gatineau.

Année.	Acte.	Nature de la subvention et par qui accordée.	Subventions en argent.
1883.		<i>Gouvernement fédéral.</i>	\$
25 mai.	46 Vic., c. 25.	A la Compagnie du chemin de fer de Montréal et de l'Ouest, pour la première section de 50 milles de son chemin, hors Saint-Jérôme, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, ni en tout Pour être commencé, durant les 2 années, et complété durant les 4 années, qui suivront le 1er juillet 1883.	Annulée. 160,000
1884.			
19 avril.	47 Vic., c. 8.	A la Compagnie du chemin de fer de Montréal et de l'Ouest, pour un chemin de fer, depuis l'extrémité de la ligne subventionnée à la dernière session du parlement, vers le Désert, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, ni en tout..... Aux mêmes conditions que la précédente.	Annulée. 160,000
1886.			
2 juin..	49 Vic., c. 10	A la Compagnie du chemin de fer de Montréal et de l'Ouest, pour 70 milles de son chemin, depuis Saint-Jérôme gagnant le nord-ouest vers Le Désert, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,161 par mille, au lieu des subventions accordées par 46 Vic., chap. 25, et 47 Vic., chap. 8, n'excédant pas en tout Pour être commencés durant les 2 années, et complétés durant les 4 années, qui suivront le 1er août 1886.	361,276

N° 27 A.—SUBVENTIONS ACCORDÉES

Pour un embranchement du chemin de fer Intercolonial, depuis Métapédia, gagnant l'est, vers Paspébiac, sur la côte nord de la Baie-des-Chaleurs.

Année.	Acte.	Nature de la subvention et par qui accordée.	Subventions en argent.
		<i>Gouvernement fédéral.</i>	\$
1883. 25 mai...	46 Vic., chap. 25...	A la compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs, pour 100 milles de chemin de fer depuis Métapédia, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à Paspébiac, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, ni en tout.....	320,000
1884.	47 Vic., chap. 8....	Pour être commencé durant les 2 années, et complété durant les 4 années qui suivront.	
		Pour un embranchement du chemin de fer Intercolonial, de Métapédia, vers l'est, du côté de Paspébiac, 20 milles, dans la province de Québec, une somme n'excédant pas en tout.....	300,000
1886-87.	.....	Pour être construit par l'Etat.	Nil.

II à O.

ROUTES A TRAVERS LES ÉTATS-UNIS.

EN PASSANT PAR

SAN-FANCISCO.

POUR DÉTAILS, VOIR n^{os} 26 A 43.

POUR RÉCAPITULATION DES ROUTES A TRAVERS LES
ÉTATS-UNIS, VOIR N^o 43.

POUR LES ROUTES A TRAVERS LE CANADA, en passant par
PORT-MOODY, VOIR n^{os} 1 A 25.

POUR RÉCAPITULATION DES ROUTES CANADIENNES,
VOIR N^o 19.

ROUTE I 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 26 B.—ROUTE DE PORTLAND, *MONTREAL*, CHICAGO ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statistiques.
Liverpool	Portland.....Océan Atlantique	2,856	3,292
Portland.....	Montréal..... Chemin de fer du Grand-Tronc	258	297
Montréal.....	Chicago..... do	728	837
Chicago.....	San-Francisco. Pour détails, voir K 1.....	2,106	2,428
Total—Portland	San-Francisco. Chemin de fer	3,090	3,562
San-Francisco	Yokohama.....Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool	Yokohama, <i>via</i> Portland, Montréal, Chicago et San-Francisco	10,416	12,006

ROUTE I 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 27 B.—ROUTE DE PORTLAND, *CHUTES NIAGARA*, CHICAGO ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statistiques.
Liverpool.....	Portland.....Océan Atlantique	2,856	3,292
Portland.....	Boston..... Chemin de fer Boston et Maine	101	116
Boston.....	Chicago...Chicago, Détroit et Chutes Niagara. Ligne courte	871	1,004
Chicago.....	San-Francisco. Pour détails, voir K 1.....	2,106	2,428
Total—Portland	San-Francisco. Chemin de fer	3,078	3,548
San-Francisco	Yokohama.....Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool.....	Yokohama, <i>via</i> Portland, Chutes Niagara, Chicago et San-Francisco.....	10,404	11,992

ROUTE J 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 28.—ROUTE DE BOSTON, CHICAGO ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statistiques.
Liverpool.....	Boston..... Océan Atlantique	2,895	3,337
Boston	Chicago—Chicago, Détroit et Chutes Niagara. Ligne courte	871	1,004
Chicago.....	San-Francisco—Pour détails, voir K 1.....	2,106	2,428
Total—Boston.....	San-Francisco..... Chemin de fer	2,977	3,432
San-Francisco	Yokohama..... Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool	Yokohama, <i>viâ</i> Boston, Chicago et San-Francisco....	10,342	11,921

ROUTE J 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 29.—ROUTE DE BOSTON, SAINT-LOUIS ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statistiques.
Liverpool	Boston..... Océan Atlantique	2,895	3,337
Boston.....	New-York—Ch. de f. de New-York, New-Haven et Hartford	203	234
New-York	Philadelphie..... Chemin de fer de Pennsylvanie	78	90
Philadelphie.....	St-Louis—Ch. de f. de Cincinnati, Washington et Baltimore	883	1,018
Saint-Louis.....	San-Francisco..... Ch. de f. de St-Louis et San-Francisco	2,112	2,435
Total—Boston	San-Francisco..... Chemin de fer	3,276	3,777
San-Francisco	Yokohama..... Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool.....	Yokohama, <i>viâ</i> Boston, Saint-Louis et San-Francisco....	10,641	12,266

ROUTE K 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 30.—ROUTE DE NEW-YORK, CHICAGO ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statistiques.
Liverpool.....	New-York.....Océan Atlantique	3,094	3,567
New-York.....	Chicago—Chicago, Détroit et Chutes Niagara. Ligne courte	823	948
Chicago.....	Omaha.....Ch. de fer Chicago, Rock Island et Pacifique	434	500
Omaha.....	Ogden.....Chemin de fer "Union Pacific"	896	1,032
Ogden.....	San-Francisco.....do "Central Pacific"	776	895
Total—New-York....	San-Francisco.....Chemin de fer	2,929	3,376
San-Francisco.....	Yokohama.....Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool....	Yokohama <i>via</i> New-York, Chicago et San-Francisco....	10,483	12,095

ROUTE K 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 31.—ROUTE DE NEW-YORK, CINCINNATI, SAINT-LOUIS ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statistiques.
Liverpool.....	New-York.....Océan Atlantique	3,094	3,567
New-York.....	St-Louis—Ch. de fer Cincinnati, Washington et Baltimore	981	1,108
Saint-Louis.....	San-Francisco.....Ch. de fer Saint-Louis et San-Francisco	2,112	2,435
Total—New-York....	San-Francisco.....Chemin de fer	3,073	3,543
San-Francisco.....	Yokohama.....Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool....	Yokohama <i>via</i> New-York, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco.....	10,637	12,262

ROUTE K 3.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 32. — ROUTE DE NEW-YORK, INDIANAPOLIS, SAINT-LOUIS ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statistiques.
Liverpool	New-York..... Océan Atlantique	3,094	3,567
New-York	Saint-Louis— <i>via</i> Ligne Vandalia:— Chemin de fer New-York, Philadelphie, Washington, Baltimore, Indianapolis et Saint-Louis.....	924	1,065
Saint-Louis.....	San-Francisco...Chemin de fer Saint-Louis et San-Francisco	2,112	2,435
Total—New-York ...	San-Francisco..... Chemin de fer	3,036	3,500
San-Francisco	Yokohama ... Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool....	Yokohama <i>via</i> New-York, Indianapolis, Saint-Louis et San-Francisco.....	10,600	12,219

ROUTE L 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 33. — ROUTE DE PHILADELPHIE, CHICAGO ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statistiques.
Liverpool	Philadelphie	3,275	3,775
Philadelphie	Jonction de Bethlehem..Ch. de fer Philadelphie et Reading	49	56
Jonct. de Bethlehem.	Chicago—Chicago, Détroit et Chutes Niagara. Ligne courte	783	903
Chicago	San-Francisco..... <i>Voir</i> Route K 1	2,106	2,428
Total—Philadelphie	San-Francisco..... Chemin de fer	2,938	3,387
San-Francisco	Yokohama..... Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool....	Yokohama <i>via</i> Philadelphie, Chicago et San-Francisco.....	10,683	12,314

ROUTE L 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 34.—ROUTE DE PHILADELPHIE, CINCINNATI, SAINT-LOUIS ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statistiques.
Liverpool.....	Philadelphie.....Océan Atlantique	3,275	3,775
Philadelphie..	St-Louis...Ch. de f. de Cincinnati, Washington et Baltimore	883	1,018
Saint-Louis.....	San-Francisco.....Ch. de f. de St-Louis et San-Francisco	2,112	2,435
Total—Philadelphie.	San-Francisco.....Chemin de fer	2,995	3,453
San-Francisco	YokohamaOcéan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool.....	Yokohama, <i>via</i> Philadelphie, Cincinnati, St-Louis et San-Francisco	10,740	12,380

ROUTE L 3.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 35.—ROUTE DE PHILADELPHIE, INDIANAPOLIS, ST-LOUIS ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statistiques.
Liverpool.....	Philadelphie.....Océan Atlantique	3,275	3,775
Philadelphie..	St-Louis—Ligne Vandalia:—Ch. de fer de New-York, Philadelphie, Washington, Baltimore, Indianapolis et St-Louis	846	975
Saint-Louis.....	San-Francisco.....Ch. de fer de St-Louis et San-Francisco	2,112	2,435
Total—Philadelphie.	San-Francisco.....Chemin de fer	2,958	3,410
San-Francisco	Yokohama.....Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool.....	Yokohama, <i>via</i> Philadelphie, Indianapolis, Saint-Louis et San-Francisco.....	10,703	12,337

ROUTE M 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.
N° 36.—ROUTE DE BALTIMORE, CHICAGO ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statistiques.
Liverpool	Baltimore..... ..Océan Atlantique	3,450	3,977
Baltimore.....	Chicago Chemin de fer de Baltimore et Ohio	740	853
Chicago.....	San-Francisco Voir Route K 1	2,106	2,428
Total—Baltimore....	San-Francisco Chemin de fer	2,846	3,281
San-Francisco.....	Yokohama..... ..Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool....	Yokohama, <i>viâ</i> Baltimore, Chicago et San-Francisco.....	10,766	12,410

ROUTE M 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.
N° 37.—ROUTE DE BALTIMORE, CINCINNATI, SAINT-LOUIS ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statistiques.
Liverpool.....	Baltimore..... ..Océan Atlantique	3,450	3,977
Baltimore.....	St-Louis...Ch. de f. de Cincinnati, Washington et Baltimore	798	920
Saint-Louis.....	San-Francisco ... Ch. de fer de St-Louis et San-Francisco	2,112	2,435
Total—Baltimore....	San-Francisco Chemin de fer	2,910	3,355
San-Francisco.....	Yokohama..... ..Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool....	Yokohama, <i>viâ</i> Baltimore, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco.....	10,830	12,484

ROUTE M 3.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 38.—ROUTE DE BALTIMORE, INDIANAPOLIS, SAINT-LOUIS ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statistiques.
Liverpool	Baltimore..... Océan Atlantique	3,450	3,977
Baltimore	Saint-Louis— <i>Ligne Vandalia</i> :—		
Baltimore	Jonction Harrisburg..... Chemin de fer Northern Central	74	85
Jonc. de Harrisburg	Saint-Louis..... Chemin de fer New-York, Philadelphie, Washington, Baltimore, Indianapolis et Saint-Louis....	755	870
Saint-Louis	San-Francisco..... Ch. de fer Saint-Louis et San-Francisco	2,112	2,435
Total—Baltimore	San-Francisco	2,941	3,390
San-Francisco	Yokohama	4,470	5,152
Total Liverpool.....	Yokohama, <i>via</i> Baltimore, Indianapolis, Saint-Louis et San-Francisco.....	10,861	12,519

ROUTE N 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 39.—ROUTE DE RICHMOND, LOUISVILLE, SAINT-LOUIS ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statistiques.
Liverpool	Richmond..... Océan Atlantique	3,380	3,895
Richmond	Huntingdon..... Chemin de fer Richmond et Ohio	364	419
Huntingdon	Lexington..... Chemin de fer Richmond et Ohio	121	139
Lexington	Louisville..... Chemin de fer Louisville et Nashville	82	94
Louisville	Mount-Vernon Ch. de f. de Louisville, Evansville et St-Louis	162	187
Mount-Vernon	St. Louis..... Chemin de fer de Louisville et Nashville	66	76
Saint-Louis.....	San-Francisco. Chemin de fer Saint-Louis et San-Francisco	2,112	2,435
Total—Richmond	San Francisco	2,907	3,350
San-Francisco	Yokohama	4,470	5,152
Total—Liverpool	Yokohama, <i>via</i> Richmond, Louisville, Saint-Louis et San-Francisco.....	10,757	12,397

ROUTE N 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 40.—ROUTE DE RICHMOND, CINCINNATI, SAINT-LOUIS ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statistiques.
Liverpool	Richmond..... Océan Atlantique	3,380	3,895
Richmond	Washington. Ch. de f. Richmond, Frédéricksburgh et Potomac	101	116
Washington	Saint-Louis Ch. de fer Cincinnati, Washington et Baltimore	763	880
Saint-Louis	San-Francisco. Chemin de fer Saint-Louis et San Francisco.	2,112	2,435
Total—Richmond ...	San-Francisco..... Chemin de fer	2,976	3,431
San-Francisco	Yokohama Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool ...	Yokohama, <i>viâ</i> Richmond, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco	10,826	12,478

ROUTE N 3.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 41.—ROUTE DE RICHMOND, NOUVELLE-ORLEANS ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statistiques.
Liverpool	Richmond..... Océan Atlantique	3,380	3,895
Richmond	Atlanta Chemin de fer Richmond et Danville	476	549
Atlanta	Montgomery..... Chemin de fer de l'Ouest de l'Alabama	152	175
Montgomery	Nouvelle-Orléans Chemin de fer Louisville et Nashville	278	321
Nouvelle-Orléans ...	El Paso... Réseau de chemin de fer Galveston, Harrisburg et San-Antonio	1,049	1,209
El Paso	Tulare Chemin de fer Southern Pacific	822	947
Tulare	San-Francisco Chemin de fer Central Pacific	218	251
Total—Richmond ...	San Francisco..... Chemin de fer	2,995	3,452
San-Francisco	Yokohama Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool.....	Yokohama, <i>viâ</i> Richmond, Nouv.-Orléans et San-Francisco	10,845	12,499

ROUTE O.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 42.—ROUTE DE LA NOUVELLE-ORLÉANS ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statistiques.
Liverpool	Nouvelle-Orléans..... Océan Atlantique	4,780	5,510
Nouvelle-Orléans ...	El Paso..... Réseau du chemin de fer de Galveston, Harrisburg et San-Antonio	1,049	1,209
El Paso	Tulare	822	947
Tulare	San-Francisco	218	251
Total—N.-Orléans...	San-Francisco	2,089	2,407
San-Francisco	Yokohama	4,470	5,152
Total—Liverpool ...	Yokohama, via Nouvelle-Orléans et San-Francisco	11,339	13,069

RÉSUMÉ.

N° 43.—ROUTES I 1 À O—TOUTES DEUX INCLUSIVEMENT.

ÉTAT COMPARATIF.

DISTANCES entre Liverpool, Angleterre, et Yokohama, Japon, par les diverses routes ci-dessous, passant par les États-Unis, *via* San-Francisco.

Pour détails voir	Routes.	Milles géographiques.	Milles statistiques.
J 1.....	Boston, Chicago et San-Francisco.....	10,342	11,921
I 2.....	Portland, Chutes Niagara, Chicago et San-Francisco.....	10,404	11,992
I 1.....	Portland, Montréal, Chicago et San-Francisco.....	10,416	12,006
K 1.....	New-York, Chicago et San-Francisco.....	10,493	12,095
K 3.....	New-York, Indianapolis, Saint-Louis et San-Francisco.....	10,600	12,219
K 2.....	New-York, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco.....	10,637	12,262
J 2.....	Boston, Saint-Louis et San-Francisco.....	10,641	12,366
L 1.....	Philadelphie, Chicago et San-Francisco.....	10,683	12,314
L 3.....	Philadelphie, Indianapolis, Saint-Louis et San Francisco.....	10,703	12,337
L 2.....	Philadelphie, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco.....	10,740	12,380
N 1.....	Richmond, Louisville, Saint-Louis et San-Francisco.....	10,757	12,397
M 1.....	Baltimore, Chicago et San-Francisco.....	10,766	12,410
N 2.....	Richmond, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco.....	10,826	12,478
M 2.....	Baltimore, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco.....	10,830	12,484
N 3.....	Richmond, Nouvelle-Orléans et San-Francisco.....	10,845	12,499
M 3.....	Baltimore, Indianapolis, Saint-Louis et San-Francisco.....	10,861	12,519
O.....	Nouvelle-Orléans et San-Francisco.....	11,339	13,069

N.B.—Voir résumé N° 19—Routes par le Canada, *via* Port-Moody.

 N° 44.—CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

NOTES.

1. L'ouverture du chemin de fer de Québec à Vancouver.
 2. L'équipement jusqu'au 31 décembre 1888.
 - 3, 4, 5, 6. Le trafic, les recettes, frais d'exploitation, et description du fret transporté, 1884-85-86-87.
 7. Le transfert du chemin de fer du Nord, entre Québec et Montréal à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.
 8. Le remboursement de l'emprunt du gouvernement fédéral.
 9. L'abandon du droit de monopole.
-

NOTE 1.

La dernière fiche fut enfoncée à l'est de Kamloops, le 7 novembre 1885, date de l'arrivée d'un train spécial à Port-Moody.

Le 28 juin 1886, un train direct quitta Montréal pour Port-Moody, et arriva à l'ancien terminus à l'heure fixée par la table horaire.

Le chemin a été ouvert au transport régulier des passagers et du fret, le 26 juillet 1886, de Québec à Vancouver, terminus, situé à 14 milles à l'ouest de Port-Moody (premier terminus) pour le plus grand avantage des vaisseaux océaniques et autres.

La longueur totale du chemin, d'après la table horaire, publiée le 26 juillet 1886, par la compagnie du Pacifique est comme suit:

	Milles statutaires.
De Québec à Vancouver, <i>viâ</i> la Jonction Saint-Martin, sans arrêter à Montréal.....	3,053
De Québec à Vancouver, <i>viâ</i> Montréal.....	<u>3,078</u>

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

NOTE 2.—EQUIPEMENT jusqu'au 31 décembre, chaque année.

Description.	1885. — Nombre.	1886. — Nombre et coût.	1887. — Coût.
Locomotives	336	372	
Chars à passagers, première et deuxième classes, chars au bagage et chars-dortoirs pour les colons	289		
Chars-dortoirs et réfectoires de première classe	31		
Chars-parloirs, officiels et des paie-mâtres	25		
Chars à fret et aux bestiaux, de toute espèce	7,838		
Fourgons de conducteurs	168		
Chars de pensions, chars pour les outils, auxiliaires	48		
	8,399	8,880	
		\$10,520,959	\$10,570,933

NOTE 3.—TRAFFIC.

Description.	Année	Nombre.	Taux moyen par mille.	Longueur en milles de toutes les lignes de la compagnie.
			Centins.	
Passagers	1885	1,660,719	2 45	4,338
	1886	1,899,319	2 10	4,651
	1887	.....	1 98	4,960
Tonnes de fret	1885	1,996,355	1 20	4,338
	1886	2,046,195	1 10	4,651
	1887	.....	1 006	4,960

Il est digne de remarque qu'en Canada les taux moyens des chemins de fer locaux sont moindres que dans tout autre pays, et que dans les anciennes provinces du Canada spécialement, ces taux sont moins élevés que dans tout autre district de l'Amérique ou de l'Europe.

Les résultats de l'exploitation du chemin de fer Canadien du Pacifique, pour 1885, 1886 et 1887, proviennent de taux beaucoup moindres que ceux de la plupart des lignes voisines des Etats-Unis, tel qu'indiqué en partie, par l'état comparatif publié dans le rapport des travaux publics pour 1885-86.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

NOTE 4.—Recettes.

Détails.	1884.	1885.	1886.	1887.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Passagers	1,980 902 30	2,859,222 98	3,170,713 69	3,453,818 49
Frêt	3,410,365 39	4,881,865 58	6,112,379 89	6,924,130 47
Malles	85,736 83	137,151 92	205,024 18	241,949 05
Messagerie	95,671 68	172,303 01	206,872 41	235,035 09
Chars parlours et dortoirs	43,492 60	73,523 55	118,658 99	176,826 39
Divers, télégraphes, etc	134,352 47	244,426 08	268,154 43	574,653 31
Total, recettes brutes	5,750,521 27	8,368,493 12	10,081,803 59	11,606,412 80

NOTE 5.—Coût de l'exploitation.

Détails.	1884.	1885.	1886.	1887.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Conduite du transport		1,225,801 71		1,831,211 21
Entretien du chemin et des édifices		961,330 34		1,871,175 41
Pouvoir moteur		1,915,250 49		2,969,716 91
Entretien des chars		399,084 37		612,052 66
Chars parlours et dortoirs		24,098 99		52,468 57
Dépenses des vapeurs des lacs		165,430 08		122,724 91
Dépenses générales		452,280 47		462,150 08
Télégraphe commercial				180,794 89
Dépenses totales	4,558,630 75	5,143,276 45	6,378,317 59	8,102,294 64
Recettes nettes	*1,191,890 52	†3,225,216 67	3,703,486 00	3,504,118 16
A déduire les dépenses fixes de l'année			3,063,042 00	3,250,263 81
Surplus			635,444 00	253,854 35

*Comprenant les matériaux de construction disponibles, \$623,193.

†Comprenant les matériaux de construction disponibles, \$716,418.

NOTE 6.—Description du fret transporté.

Description.	1885.	1886.	1887.
Farine	Barils	1,000,044	1,010,157
Grain	Minots	10,960,582	15,013,957
Bestiaux	Têtes	244,267	205,573
Bois	Pieds	327,700,432	310,180,542
Bois de chauffage	Cordes	75,625	97,541
Articles manufacturés	Tonnes	476,698	470,699
Autre articles	"	498,940	534,976
Fret en général	"	1,996,355	

La grande partie des statistiques ont été perd's lors de l'incendie de la gare et des bur. d. ch de fer C. du P. & Winnipeg.

NOTE 7.—TRANSFERT DU CHEMIN DE FER DE LA RIVE-NORD—QUÉBEC A MONTRÉAL

La section de l'Est du chemin de fer de la Rive-Nord, entre Québec et Montréal, a été transférée par la compagnie ou le syndicat du chemin de fer de la Rive-Nord, à la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, pour être exploitée par celle-ci, en conformité d'un arrangement passé en date du 27 février 1883; plus tard le contrôle et la propriété du chemin passèrent à la compagnie en vertu d'un arrangement en date du 20 avril 1883.

La compagnie du chemin de fer Grand-Tronc transféra ses droits sur la dite ligne au gouvernement fédéral le 19 septembre 1885, sous l'autorité d'un arrêté du conseil, conforme aux articles 2 et 3 de l'acte 48 Vic., chap. 58, de 1885.

Le même jour, le gouvernement fédéral transféra la même ligne à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, par un arrêté du conseil conforme à l'article 3 de l'acte ci-dessus cité, par lequel il est accordé, en sus des subventions déjà accordées, une subvention s'élevant à \$1,500,000, en considération de ce que la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique fournira un libre accès au port de Québec.

En conformité de son arrangement avec la compagnie du Grand-Tronc, le gouvernement fédéral doit lui payer sur la dite somme, à certaines conditions, la somme de \$525,000. Il doit aussi lui payer la valeur de tout le combustible acheté par la compagnie du Grand-Tronc expressément pour l'usage du chemin de fer de la Rive-Nord pendant l'automne et l'hiver 1885-86. Il s'est de plus engagé à garantir ce que peut devoir la compagnie du chemin de fer de la Rive-Nord sur les réclamations suivantes, ou à en faire effectuer le paiement par les parties responsables :—

Pour le terrain du Palais à Québec.....	\$40,000
Pour terrain à Québec, dû à Robert H. McGreevy.....	15,000
Pour terrain à Hochelaga, dû à H. Robert, et payable en 1888	22,500

Suivant l'arrangement passé avec la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, le gouvernement fédéral devra appliquer l'intérêt de la somme de \$970,000 sur les \$1,500,000, au taux de 4 pour 100 par année, en tout ou en partie, selon qu'il y aura lieu, au paiement de l'intérêt sur les premières obligations portant hypothèque, de la compagnie du chemin de fer de la Rive-Nord, y compris celles dont le gouvernement de Québec est porteur comme garantie collatérale pour la balance du prix du dit chemin de fer; le paiement de ces intérêts ne devant être fait par le gouvernement fédéral que si les recettes de l'exploitation du dit chemin, après le paiement des frais d'exploitation, sont suffisantes pour payer ces intérêts; mais lorsque les recettes nettes seront suffisantes pour payer les intérêts des dites obligations, tout droit ou titre de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique relatif aux \$970,000 ci-dessus, cessera.

NOTE 8.—REMBOURSEMENT DE L'EMPRUNT DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL.

L'Acte 49 Vic., chap. 9, du 2 juin 1886, pourvoit au paiement et au règlement de tout le montant dû, avec intérêts, des emprunts et avances jusqu'ici autorisés par l'Etat en faveur de la compagnie, formant en tout la somme de \$29,880,912, dont la somme de \$19,150,700 sera payée en deux versements égaux, le premier, le 1er mai, et le deuxième, le 1er juillet 1886, l'un et l'autre avec leurs intérêts au moment des paiements; la subvention en terre à la compagnie sera diminuée d'un nombre d'acres suffisant, évalué à \$1.50 l'acre, pour éteindre la balance de l'emprunt de \$29,880,912 mentionnée dans l'Acte 48-49 Vic., chap. 57, c'est-à-dire que la compagnie rendra à l'Etat une quantité suffisante de terre pour couvrir la balance de \$9,880,912. Le remboursement a été fait par la compagnie conformément à l'acte.

NOTE 9.—ABANDON DU DROIT DE MONOPOLE.

La convention faite entre le gouvernement fédéral et la compagnie, pendant la session du parlement fédéral en 1888, pourvoit à la cessation des restrictions contenues dans la clause 15 du contrat original entre le gouvernement et la compagnie relativement aux chartes de chemins de fer aboutissant à la frontière internationale.

La compagnie, par suite de cette convention, pourra se procurer, à un taux d'intérêt très peu élevé, le capital nécessaire pour améliorer la voie ferrée d'une manière permanente, pour en augmenter le matériel roulant et pour faciliter autant que possible le trafic qui s'accroît rapidement, de sorte qu'à l'avenir le surplus des recettes ne sera plus absorbé dans les dépenses nécessaires à ces fins, mais servira au paiement de dividendes aux actionnaires.

Cette convention fut sanctionnée par l'Acte Vict. 52, chap. , 22 mai 1888.

Par cet acte la clause du monopole dans l'Acte 44 Vict., chap. 1, est annulée. Le gouvernement du Canada pourra garantir le paiement, jusqu'à échéance, d'un intérêt de trois et demi pour cent par année sur les obligations de la compagnie, émises jusqu'à concurrence d'une somme n'excedant pas quinze millions de piastres ou son équivalent en monnaie sterling,—le principal de ces obligations devant être remboursable, au plus tard, cinquante ans après leur date, et le principal et l'intérêt devant être garantis ainsi qu'il est stipulé dans la convention contenue à l'annexe du présent acte.

La compagnie emploiera le produit de la vente des obligations qui doivent être émises, selon qu'il est prévu à l'appendice annexée à la dite convention et marquée A :—

1. A compte de dépenses de capital sur l'artère principale entre Québec et Vancouver, en bâtisses de différentes espèces, abris contre la neige, voies de garage, ponts permanents, remplissage des ponts sur chevalets, réduction des rampes et courbes, et autres améliorations et facilités, et sur pièces justificatives et bordereaux de paie.....	\$ 5,498,000
2. Pour l'achat de matériel roulant, locomotives, wagons à fret, chars à voyageurs, plates formes, chars pour le transport des outils, charrues pour la neige, etc.	5,250,000
3. Pour les améliorations nécessaires sur la dite artère principale, élévateurs à grain, ponts, ateliers de locomotives, remplissage des ponts sur chevalets, voies de garage, bassins, bateaux à vapeur pour les lacs et les côtes—la balance quelle qu'elle soit, estimé à.....	4,252,000
	<u>\$15,000,000</u>

NOTE.—Les dépenses à faire d'après l'item 3 pourront être accrues, et à cette fin, celles des deux autres items pourront être réduites.

N° 45.—DISTANCES COMPARATIVES.

DE LIVERPOOL, ANGLETERRE, À YOKOHAMA, JAPON.

D'après les autorités les plus récentes jusqu'en 1888.

Par les routes suivantes.

N° 1.—CANADA.

ROUTE D'ÉTÉ ACTUELLE.

Route de Québec—La plus courte à travers l'Amérique du Nord.

Par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool.....	Québec, <i>viâ</i> Détroit de Belle-Ile.....Océan Atlantique	2,661	3,067
Québec.....	Vancouver—Directe.....Ch. de fer C. du Pacifique	2,648	3,053
Vancouver.....	Yokohama.....Océan Pacifique	4,362	5,028
Total—Liverpool.....	Yokohama, <i>viâ</i> Détroit de Belle-Ile, Québec et le ch. de fer Canadien du Pacifique.....Route d'été	9,671	11,148

N.B.—La route de l'Atlantique jusqu'à Québec, *viâ* le Cap-Race, est de 158 milles géographiques (égalant 182 milles statutaires) plus longue que *viâ* le Détroit de Belle-Ile.

N° 2.—CANADA.

ROUTE D'HIVER PROJÉTÉE.

Par la route de Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Vancouver.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool.....	Saint-Jean, Nouveau-Brunswick.....Océan Atlantique	2,700	3,112
Saint-Jean.....	Montréal. Par le chemin de fer de la ligne courte <i>viâ</i> Mattawamkeag et Sherbrooke.....	393	452
Montréal.....	Vancouver.....Chemin de fer Canadien du Pacifique	2,521	2,906
Total—Saint-Jean.....	Vancouver.....Chemin de fer	2,914	3,358
Vancouver.....	Yokohama.....Océan Pacifique	4,362	5,028
Total—Liverpool.....	Yokohama, <i>viâ</i> la Ligne courte et le chemin de fer Canadien du Pacifique. Route d'hiver projetée.....	9,976	11,496

N.B.—Pour les détails de la route de Saint-Jean à Montréal, voir tableaux nos 5, 23, 24. La partie de la route entre Saint-Jean et Montréal, qui traverse le Maine est en voie de construction, et doit être achevée, le 1er juillet 1889, suivant le contrat.

N° 3.—CANADA.

ROUTE D'HIVER ACTUELLE.

Route d'Halifax et Québec.

Par les chemins de fer Intercolonial et Canadien du Pacifique.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool.....	Halifax, Nouvelle-Ecosse .....Océan Atlantique	2,500	2,881
Halifax.....	Québec.. Ch. de fer Intercolon., raccourci de 10 milles en 1885	589	679
Québec.....	Vancouver—Directe..... Ch. de fer Canadien du Pacifique	2,648	3,053
Total—Halifax.....	Vancouver.....Chemin de fer	3,237	3,732
Vancouver.....	Yokohama Océan Pacifique	4,362	5,028
Total—Liverpool ...	Yokohama, <i>via</i> Chemin de fer Intercolonial et chemin de fer du Pacifique Canadien..... Route d'hiver	10,099	11,641

N° 4.—ETATS-UNIS.

BOSTON, CHICAGO ET SAN-FRANCISCO.

La route la plus courte des Etats-Unis.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Boston Océan Atlantique	2,895	3,337
Boston	Chicago... Chicago, Détroit et Chutes Niagara. Ligne courte	871	1,004
Chicago.....	Omaha..... Ch. de fer de Chicago, Rock Island et du Pacifique	434	500
Omaha.....	Ogden..... Chemin de fer Union du Pacifique	896	1,033
Ogden.....	San-Francisco Chemin de fer Central du Pacifique	776	895
Total—Boston.....	San-Francisco Chemin de fer	2,977	3,432
San-Francisco	Yokohama Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool	Yokohama, <i>via</i> Boston, Chicago et San-Francisco. La ligne la plus courte des Etats-Unis	10,342	11,921
DIFFÉRENCE EN FAVEUR DU CANADA.			
	Route de Québec..... Durant la saison de navigation	671	773
	Route d'Halifax et Québec..... Durant l'hiver	243	280
	Saint-Jean, Mattawamkeag et Montréal..... Route d'hiver projetée	366	423

Nos 5—6.—EUROPE ET ASIE.

ROUTE DU CANAL DE SUEZ.

Par eau—Gagnant l'Est.

De	A	Milles géographiques.
ROUTE N° 5.		
Liverpool.....	Gibraltar	1,258
	Suez. Par l'Atlantique, la Méditerranée et le canal de Suez, de Port Saïd à Suez.....	3,184
	Aden ou extrémité sud de la mer Rouge, à l'entrée ouest du détroit de Bab-el-Mandeb.....	4,484
	Pointe de Galle, à l'extrémité sud de l'île de Ceylon. Par l'océan Indien.....	6,709
	Singapour, à l'extrémité sud-est du détroit de Malacca.....	8,133
	Yokohama, Japon. Par la mer de Chine et l'océan Pacifique Nord....	11,043
ROUTE N° 6.		
Liverpool	Détroit de la Sonde, entre les îles de Sumatra et Java. Par l'Atlantique, la Méditerranée, le canal de Suez et l'océan Indien.....	8,374
	Yokohama, Japon. Par la mer de Java, de Chine et l'océan Pacifique Nord.....	11,629

N.B.—Le canal de Suez, depuis Port Saïd, sur la Méditerranée, jusqu'à Suez, à l'extrémité nord ou supérieure de la mer Rouge, mesure 766 kilomètres = 103 milles statutaires = 89.4 milles géographiques. Quantité totale d'excavation faite sur ce canal, 75,000,000 de mètres cubes = 98,100,000 de verges cubes, mesure anglaise.

N° 7.—AMÉRIQUE CENTRALE.
ROUTE DU CANAL PANAMA.
Entièrement par eau—Gagnant l'ouest.

De	A	Milles géographiques.
Liverpool	Panama, Amérique-Centrale, <i>viâ</i> Bermude, la passe entre Cuba et Hayti et la Jamaïque, Océan Atlantique nord et mer des Caraïbes	4,785
Panama	Yokohama, sur la côte sud-est du Japon..... Océan Pacifique Nord	8,029
Liverpool	Yokohama	Total
		12,814

N° 8.—SOMMAIRE.
DISTANCES COMPARATIVES—LIVERPOOL A YOKOHAMA.
Par les routes précédentes, nos 1 à 7.

Nombre de la route.	Routes.	Milles géographiques.
CANADA—AMÉRIQUE DU NORD.		
1	Québec et Vancouver. Route d'été actuelle, la plus courte en traversant le continent, comprenant 3,053 milles statutaires ou 3,648 M. G. de chemin de fer.....	9,671
2	Saint-Jean, Montréal et Vancouver. Par la Ligne Courte. <i>viâ</i> Mattawamkeag, Etat du Maine, et Lennoxville, comprenant 234 M.S. = 203 M.G. de chemin de fer, en progrès	9,976
3	Halifax, Québec et Vancouver. Par les chemins de fer Intercolonial et Canadien du Pacifique. Route d'hiver actuelle comprenant 3,752 M.S. = 3,237 M.G. de chemin de fer.....	10,099
ETATS-UNIS—AMÉRIQUE DU NORD.		
4	Boston, Chicago et San-Francisco. La route la plus courte des Etats-Unis, comprenant 3,432 M.S. = 2,977 M.G. de chemin de fer	10,342
EUROPE ET ASIE.		
5	Gibraltar, Canal de Suez, détroit de Malacca et Singapour.....	11,043
6	do do détroit de la Sonde.....	11,629
AMÉRIQUE CENTRALE.		
7	Bermude et Jamaïque, sur l'Océan Atlantique Nord et la mer des Caraïbes, le canal de Panama et l'Océan Pacifique Nord	12,814

N° 46.—LIGNE COURTE, A L'EST DE MONTRÉAL, TELLE QU'ADOPTÉE

A L'OUEST ET AU SUD DE MONCTON.

Montréal à Moncton et Halifax.

Sections du chemin de fer.	Parcours en milles statutaires	Subvention annuelle.
		\$
Montréal au Saint-Laurent (Pont de Lachine) déjà construit.....	9	
Fleuve Saint-Laurent à Lennoxville.....	100	71,100
Lennoxville à rivière Moose, un point environ 8 milles à l'est de la frontière ouest entre la province de Québec et l'Etat du Maine, que traverse le chemin de fer International, déjà construit.....	89	
Rivière Moose à Mattawamkeag, station sur le chemin de fer Central du Maine. Sous contrat.....	134	115,500
Mattawamkeag à la station Harvey, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick. Droit de passage sur les voies existantes a déjà été obtenu.....	81	
Harvey à un point sur le chemin de fer International près la station Salisbury. Sous contrat.....	113	63,400
Route du parcours sur l'Intercolonial jusqu'à Moncton.....	10	
Total—Montréal à Moncton, tel qu'adopté par O.C., 14 juin 1886, partageant les \$250,000 comme suit.....	536	250,000
do Moncton à Halifax, <i>via</i> chemin de fer Intereolonial.....	188	
do Montréal à Halifax par la Ligne Courte.....	724	
do do do chemin de fer Canadien du Pacifique et Intercolonial.....	850	
Différence en faveur de la Ligne Courte.....	126	

N.B.—Le contrat original pour la construction des chaînons de connexion sur la "Ligne Courte," entre Montréal et Moncton, ou pour 347 des 536 milles de son parcours, fut accordé le 14 décembre 1885, à la compagnie du chemin de fer International, qui, avec le consentement de l'Etat, le transféra le 6 décembre 1886, à la compagnie du chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest. En vertu de ce dernier contrat, le chemin doit être achevé le 1er juillet 1889.

En vertu d'un contrat en date du 6 décembre 1886, la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a obtenu un bail perpétuel de la ligne avec les intérêts de la compagnie du chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest.

Le chemin de fer appelé la "Ligne Courte," à l'est de Montréal, est en construction; le pont qui traverse le Saint-Laurent, à Lachine, environ 1 mille en aval de l'entrée du canal Lachine, et 9 milles à l'ouest de Montréal, fut commencé en 1886, complété ensuite et traversé le 25 juillet 1887, à 4 p.m., par un convoi spécial portant Sir George Stephen, Sir Donald Smith, Hon. J. H. Pope, W. C. Van Horne, vice-président, R. B. Angus et F. G. Shaughnessy.

Le chemin de fer Canadien du Pacifique, appelé la "Ligne Courte," à l'ouest de Montréal, *via* Vaudreuil, Saint-Polycarpe et Smith's-Falls, gagnant Perth, Peterboro' et Toronto, fut terminé vers l'automne de 1887; les ponts de fer qui traversent la rivière Ottawa, à Ste-Anne et Vaudreuil, et la rivière Delisle, etc., sur cette voie, sont indépendants de ceux du chemin du Grand-Tronc.

PONT DE LACHINE.

Les plans de ce pont furent d'abord approuvés par un ordre en conseil, du 1er avril 1882, et modifiées subsequmment par un ordre en conseil du 14 novembre 1885. Ces plans approuvés représentent un pont d'acier, avec piles de pierre, deux arches de 403 pieds, deux de 269 pieds, et huit de 242 pieds, chacune. Les 216 pieds des deux arches sur le milieu du chenal, sont à 60 pieds au-dessus du niveau ordinaire de l'eau en été; ces deux arches sont construites sur le principe "cantilever", travées contre-balancées.

N° 47.—LIGNE COURTE, A L'EST DE MONTRÉAL, TELLE QU'ADOPTÉE

A L'EST DE MONCTON.

Moncton à Sydney, etc.

Sections du chemin de fer.	Parcours en milles	Subventions en argent.
Moncton à Oxford, <i>via</i> le chemin de fer Intercolonial, déjà construit.	80	\$
Oxford à New-Glasgow. Nouvel embranchement pour relier l'Intercolonial au chemin de fer Eastern Extension au lieu de la route actuelle de l'Inter. <i>via</i> Truro, 89 milles de longueur. Donnés à l'entreprise à la Cie du chemin de fer E. Ext. le 28 juillet 1882; les travaux furent discontinués par cette compagnie en août 1883, et l'on demanda des soumissions le 20 octobre 1887, pour l'achèvement de 42 milles.	70	224,000
New-Glasgow à Port-Mulgrave, sur le détroit de Canso, par le chemin de fer Eastern Extension qui est construit.	80	
Canso, à Point Tupper, passant par le lac McIntyre, Grand Narrows, et la rive sud du Petit-Bras-d'Or à Sydney, avec un embranchement à North Sydney, l'artère principale ayant une longueur de 91.5 milles, et l'embranchement une longueur de 3.25 milles. (De Sydney à Louisbourg il existe déjà une ligne de chemin de fer). Le tracé de la ligne a été approuvé par O. C., 29 octobre, 1886. On demanda des soumissions peu de temps après et l'on accorda le contrat, le 28 janvier 1887, à Sims et Slater. Le chemin doit être terminé le 30 juin 1888.	91.5	A partir d'Oxford 706,000
Total, Moncton à Sydney, vers l'est.	321.5	930,000
do do Montréal, vers l'ouest.	536.0	5,000,000
do Montréal à Sydney, ligne courte.	857.5	5,930,000

N.B.—La distance de Canso à Louisbourg, suivant le tracé de 1885, est de 83 milles, ou 8.5 de moins qu'entre Canso et Sydney.

Distance totale de Montréal à Louisbourg, par la ligne courte, 849.0 milles.

N° 48.—CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE ET ROUTE Océanique.**TRAVERSÉE DE L'Océan Pacifique par l' "Abyssinia."***Vaisseau pionnier de la compagnie.*

YOKOHAMA À VANCOUVER.

Le paquebot à vapeur, "Abyssinia", le premier des vaisseaux de la ligne transpacifique, de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, laissa Yokohama, Japon, mardi, le 31 mai, à 7 a.m., avec une cargaison de 1,200 tonnes de thé, d'autres marchandises et un certain nombre de passagers; il arriva au bassin de Vancouver à 5.30 a.m., mardi, le 14 juin, après avoir passé Victoria à 3.10 p.m., sans y faire escale, et jeta l'ancre dans la baie des Anglais, le jour précédent, à 9.25 p.m.

Durant les 8 premiers jours du voyage le temps fut couvert et parfois embrumé, les vents, forts et variables empêchèrent de déployer les voiles, et ce n'est que pendant les derniers jours de la traversée, à l'entrée du vaisseau dans les détroits de San Juan de Fuca, qu'on mit les voiles dehors. Rien d'important arriva durant le voyage et pas un accident ne troubla le plaisir des passagers de l' "Abyssinia," sous le commandement du capitaine Marshall.

Le vaisseau fit sa course en suivant le "Grand Cercle" et abrégéa de 10 milles la distance indiquée sur la carte du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Les voyageurs de Liverpool à Yokohama, par le chemin de fer Canadien du Pacifique, de Québec à Vancouver, évitent la haute température que l'on éprouve de Liverpool à Yokohama, *viâ* les détroits de Malacca, route plus longue de 1,372 milles. La distance totale entre ces deux points étant de 9,671 milles par le Pacifique et de 11,043 milles par Malacca.

La distance entre Hong-Kong et Vancouver est de 5,753 milles et de Yokohama à Vancouver par les Grands Cercles, de 4,334 milles (28 milles moindre que n'indiquent les tableaux précédents 1, 2, 3.)

La traversée de Yokohama à Vancouver, s'est faite en 13 jours et 14 heures.

La plus longue distance parcourue en 24 heures, a été 324 milles, et la plus courte, 279 milles.

Une partie de la cargaison de thé que portait l' "Abyssinia" était consignée à Everett, Fraser et Cie, New-York, où elle fut expédiée, par train rapide, le jour même de son arrivée à Vancouver, et fit le plus court trajet connu de Yokohama à la côte de l'Atlantique.

N^o 49.—CANAL DE PANAMA.

Le canal de Panama, de Colon ou Aspinwall, sur l'Atlantique, à Panama sur le Pacifique, mesure 73 kilomètres = 45 4 milles statutaires = 39·4 milles géographiques; possède deux bons ports à ses extrémités; un chemin de fer est en exploitation le long du canal, dont les travaux progressent, et seront terminés, dit-on, vers 1890.

La quantité totale des déblais pour un canal d'un seul bief sans écluses, est estimée à 46,150,000 mètres cubes = 60,364,200 verges cubes, mesure anglaise.

MODIFICATION DU PROJET DE CONSTRUCTION.

Le canal de Panama doit avoir des écluses, au lieu d'être un canal à niveau et à ciel ouvert, pour le présent, afin de l'ouvrir à la navigation le plus tôt possible.

On dit que M. de Lesseps, a modifié ses plans concernant le canal de Panama, et que cette grande voie marine sera construite avec des écluses, au lieu d'être un canal à niveau et à ciel ouvert, comme on l'avait proposé, bien que M. de Lesseps dise que le projet original doit se réaliser éventuellement.

Henry B. Slaven, président de "The Contracting and Dredging Company" qui a été activement engagé au creusement du canal depuis le commencement, arriva d'Europe à New-York, le 28 novembre 1887.

Au cours d'une entrevue, il disait: "Le canal est plus qu'à demi fait. Il est ouvert aujourd'hui pour les vaisseaux tirant 15 pieds d'eau, sur une distance de 20 kilomètres = 12·43 milles statutaires de sa longueur totale qui est de 73 kilomètres = 45·4 milles statutaires. Cette section de 20 kilomètres = 12·43 milles statutaires, est celle qui aboutit à l'Atlantique et a été creusée par nous. Nous aurons creusé 24 kilomètres ou 14·9 milles statutaires vers le 1er juillet, et une compagnie française aura complété 5 autres kilomètres ou 3·1 milles statutaires sur l'autre partie du canal aboutissant au Pacifique. Au delà de nos limites, il y a une autre section de 20 kilomètres qu'une compagnie française a entreprise, mais on y a peu travaillé. Si les entrepreneurs français exécutent leur contrat, comme ils le devraient, cette section ne causera pas d'inquiétude aux actionnaires. Reste encore, cependant, une section de 25 kilomètres = 15·53 milles statutaires qui comprend l'arête ou la vertèbre de l'isthme. L'élévation varie de 50 à 287 pieds au-dessus du niveau moyen des deux océans. On a fait beaucoup de travaux sur cette section, mais c'est à cet endroit que le creusement est plus considérable (suivant le projet original examiné par le Congrès International en 1879, la plus grande profondeur à atteindre pour un canal à niveau est de 87 mètres = 285·4 pieds anglais, au-dessus de la surface de l'eau, sur un parcours de 1 kilomètre = 0·62 mille statutaire. Si l'on construit un tunnel de 6 kilomètres = 3·72 milles statutaires, la profondeur de l'excavation peut être réduite à 24 mètres = 111·5 pieds. Si l'on construit des écluses, il en faudra 13, et la profondeur du creusement sera encore diminué.) M. Eiffel, probablement mieux connu en Amérique, comme le constructeur de la tour, haute de 1,000 pieds, à Paris, pour la prochaine exposition, a le contrat pour les écluses. Lui et M. de Lesseps, seront à Panama en janvier 1888. Les écluses seront faites surtout de fer entre les biefs. M. Slaven a de plus fait connaître que la compagnie avait en mains \$35,000,000 en espèces, et qu'il n'y aurait pas de difficulté à obtenir l'argent nécessaire pour compléter le canal. Voir "Montreal Gazette" 30 novembre 1887.

N° 50.—PRINCIPAUX PROJETS

DE

CANAUX INTEROCÉANIQUES.

SUR

L'ISTHME DE L'AMÉRIQUE CENTRALE,

EXAMINÉS PAR

LE CONGRÈS INTERNATIONAL DE 1879.

1.—TRACÉ PAR L'ISTHME DE TÉHUANTÉPEC, MEXIQUE :

Longueur, 240 kilomètres ou 149·13 milles statutaires anglais ;

Nombre des écluses, 120 ;

Temps du passage, 12 jours.

On ne peut faire qu'un canal à écluses.

2.—TRACÉ PAR LE LAC DE NICARAGUA ET PAR COSTARICA :

Longueur, 292 kilomètres ou 181·44 milles statutaires anglais ;

Nombre des écluses, 17 ;

Temps du passage, 4 jours $\frac{1}{2}$.

On ne peut faire qu'un canal à écluses.

3.—TRACÉ À NIVEAU ET À CIEL OUVERT PAR L'ISTHME DE PANAMA, COLOMBIE :

Adopté par le Congrès :

Longueur, 73 kilomètres ou 45·35 milles statutaires anglais ;

Temps du passage, 2 jours ;

Hauteur maximum de la tranchée au-dessus de l'eau :—87 mètres = 285·4 pieds anglais, sur un parcours d'un kilomètre environ ou de 0·62 mille statistaire anglais.

En modifiant un peu le tracé, le même projet peut-être exécuté, si l'on veut éviter la tranchée, avec un tunnel de 6 kilomètres ou de 3·728 milles statutaires anglais de longueur et 34 mètres = 111·5 pieds anglais de hauteur au-dessus du niveau moyen de la mer.

On peut aussi à Panama construire un canal à écluses. Ce tracé comporterait 13 écluses ;

On voit donc que le tracé par Panama se présente à toutes les combinaisons, en offrant des avantages sur tous les autres projets.

4.—TRACÉ PAR L'ISTHME DE SAN BLAS, COLOMBIE :

Longueur, 53 kilomètres ou 32·93 milles statutaires anglais ;

Longueur du tunnel, 16 kilomètres ou 9·94 milles statutaires anglais ;

Temps du passage, 1 jour.

5.—TRACÉ PAR L'ÁTRATO-NAPIPI, COLOMBIE :

Longueur, 290 kilomètres ou 180·2 milles statutaires anglais ;

Nombre des écluses, 2 ;

Longueur du tunnel, 4 kilomètres ou 2·49 milles statutaires anglais ;

Temps du passage, 3 jours.

NOTE.

CANAL DE SUEZ.

Le canal de Suez a une longueur de 166 kilomètres ou de 103.15 milles statistiques anglais; les déblais qu'a nécessité sa construction se sont élevés à 75 millions de mètres cubes, mesure française, ou à 98,100,000 verges cubes, mesure anglaise.

Il n'y avait, au début, ni port de débarquement, ni chemin de fer, ni eau potable.

CANAL DE PANAMA.

Le canal, à niveau et à ciel ouvert, par Panama, exige l'enlèvement de 46,150,000 mètres cubes ou de 60,361,200 verges cubes, mesure anglaise.

A ses extrémités sont deux bons ports très fréquentés, un chemin de fer longe le tracé, l'eau potable y est abondante.

CANAL DU NICARAGUA.

Le canal à écluses du Nicaragua demande un déblais total de 53,793,000 mètres cubes ou de 70,361,244 verges cubes, mesure anglaise.

A ses extrémités n'existe aucun port, car celui de Greytown sur l'Atlantique, est aujourd'hui entièrement comblé par les sables d'appart du fleuve San Juan; il n'y a pas de voie ferrée, l'eau potable y est abondante.

MESURES FRANÇAISES ET ANGLAISES.

1 mètre, français	= 3.28 pieds anglais.
1 mètre cube, français	= 1.308 verges cube, anglaise.
1 kilomètre français	= 0.62138 mille statistaire, anglais.
1 mille statistaire anglais	= 0.86755 mille géographique anglais.
1 mille géographique anglais	= 1.152664 mille statistaire anglais.

N° 51.—CANAL DE SUEZ.

L'Angleterre continue encore de cueillir les principaux profits de la marine dus à l'existence du canal de Suez, dont elle est devenue une actionnaire puissante et à large contrôle, par suite de la politique hardie de feu Lord Beaconsfield. Des 395,840 parts de la compagnie, le gouvernement britannique en a acheté 176,602 du Khédive d'Égypte. Le canal a une longueur d'environ 100 milles et relie la Méditerranée à la mer Rouge, raccourcissant ainsi de beaucoup la route vers l'est, au lieu du grand circuit par le cap Horn. L'achèvement du chemin de fer Canadien du Pacifique offre aux autorités militaires d'Angleterre une autre route par où elles pourraient rapidement transporter des troupes aux Indes sans traverser un territoire étranger. Le canal de Suez en cas de guerre pourrait être bloqué ou obstrué par des vaisseaux submergés de manière à empêcher la navigation ou à la rendre difficile. Dans ce cas, la grande route interocéanique du Canada serait d'une valeur immense et le jour viendra peut-être où son importance au point de vue militaire sera plus sérieusement considérée qu'elle ne le semble à présent.

D'après un résumé du dernier rapport annuel de la compagnie du canal de Suez il appert que le nombre de vaisseaux qui ont traversé le canal en 1887, a été de 3,137 jaugeant 8,430,643 tonneaux. De ces 3,137 navires, 2,330 étaient anglais, et 807 appartenaient à d'autres nations, dont 183 à la France, 159 à l'Allemagne, 138 à l'Italie, 123 à la Hollande, 82 à l'Autriche et à la Hongrie, 28 à l'Autriche, 26 à l'Espagne, 21 à la Russie. 3 vaisseaux américains seulement, traversèrent le canal. Il y passa 173,788 personnes, dont 91,996 étaient soldats, 53,415 passagers civils, et, 19,610 pèlerins mahométans. (Voir "*Montreal Gazette*," avril 1888.)

ADDENDUM.

VOIR N° 22. PARTIE II.

CHEMINS DE FER A LA BAIE-D'HUDSON.

CHEMIN DE FER SUBVENTIONNÉ—De Winnipeg à un point situé au Port-Nelson, ou dans les environs, sur la Baie-d'Hudson.

Longueur totale..... 650 milles.

Subvention en terres..... 6,880,000 acres.

Voir acte 49 Vict., chap. 73, 1886, et aussi l'ordre en conseil, du 11 mai 1885.

Le chemin de fer devra être complété le ou avant le 11 mai 1890.

CHEMIN DE FER PROJETÉ—LAC NIPISSINGUE A LA BAIE-D'HUDSON.

1ère section.—North Bay, près de l'extrémité est du lac Nipissingue, 20 milles à l'ouest de la station de Callender, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, au lac Témiscamingue..... 81 milles.

2ème section.—Lac Témiscamingue au lac Abittibi... 94 “

3ème section.—Lac Abittibi à Moose Factory, Baie d'Hudson..... 175 “

Longueur totale, environ..... 350 “

Une compagnie pour la construction de ce chemin de fer a été incorporée en 1884 par l'Acte 47 Vict., chap. 80.

Cet acte a été amendé par l'Acte 49 Viet., chap. 77, 1886, accordant un délai pour l'époque de l'achèvement.

Les travaux seront commencés..... 2 juin 1888

La 1ère section sera achevée en..... 1890

La 2ème do do 1892

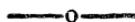
La 3ème do do 1894

LAC SAINT-JEAN A LA BAIE-D'HUDSON.

Le lac Saint-Jean est à 350 milles ou à la même distance du poste de la Baie-d'Hudson près de l'embouchure de la rivière Rupert sur la Baie-d'Hudson, à l'est et au sud de la Baie James, que le lac Témiscamingue se trouve à partir de “ Moose-Factory ” qui est situé sur le côté ouest près de l'extrémité de la même baie.

Une ligne droite entre le lac Saint-Jean et la Baie-d'Hudson passerait à environ 60 milles au sud du grand lac Mistassini qui se décharge dans la rivière Rupert dont le volume est aussi grand sinon plus que celui de la rivière Saguenay.

PARTIE V.



DÉPENSES SUR LES TRAVAUX PUBLICS

CANADA,

AVANT ET DEPUIS LA CONFÉDÉRATION,

1^{er} JUILLET 1867.

DEPENSE

SUR LA

CONSTRUCTION DES TRAVAUX PUBLICS,

HAUT ET BAS-CANADA,

DEPUIS LA CONFÉDÉRATION, 1^{ER} JUILLET 1867.

SOMMAIRE de la dépense par les gouvernements provinciaux pour la construction des travaux publics du Bas et du Haut-Canada, avant la confédération, 1er juillet 1867.

TRAVAUX.	Bas-Canada, maintenant prov. de Québec.	Haut-Canada, maintenant prov. d'Ontario.	Totaux.
	\$ cts	\$ cts.	\$ cts.
Canaux (non compris les améliorations des rivières)	6,912,308 24	16,188,747 01	23,101,055 25
Travaux sur les rivières navigables, ou amélioration des rivières.	14,394 61	13,959 72	28,354 33
Total, canaux et rivières.....	6,926,702 85	16,202,706 73	23,129,409 58
Ports et jetées.....	1,366,378 66	855,139 53	2,221,518 19
Phares, balises et bouées.....	1,144,690 70	541,300 14	1,685,990 84
Glissoirs, digues, jetées et estacades.....	748,783 18	597,869 49	1,346,652 67
Chemins, y compris les ch. à barrière et de colonisat.	3,760,381 25	3,113,623 69	6,874,004 94
Ponts, non compris ceux sur les chemins à barrière et de colonisation, dans le coût desquels sont compris les ponts.....	363,357 81	256,927 27	610,285 08
Édifices publics, excepté ceux construits par des institutions de charité ou dons privés.....	4,094,687 85	5,141,872 85	9,236,560 70
Navires provinciaux, la moitié du coût total imputé à chaque province.....	253,856 41	253,856 42	507,712 83
Total du coût des travaux, non comp. les ch. de fer.	18,648,838 71	26,963,296 12	45,612,134 83
Chemins de fer, non compris les lignes auxiliaires dans les États-Unis..... (Voir note A, ci-dessous.)	43,276,252 42	93,486,964 58	136,763,217 00
Total du coût des travaux, y compris les ch. de fer.	61,925,091 13	120,450,260 70	182,375,351 83
A déduire :—Dépense à même d'autres fonds que ceux du gouvernement, en tant que constatée.....	37,336,391 26	84,828,450 50	122,164,751 76
Total, dépense du gouvernement.....	24,588,789 87	35,621,810 20	60,210,600 07
Note A—Dépense du gouvernement sur les chemins de fer, compris ci-dessus.....	7,093,893 26	13,165,906 75	20,264,800 01

Pour les détails du sommaire ci-dessus, voir appendice n° 70 du Rapport général des Travaux publics, 1867, pages 481 à 613, par G. F. BAILLAIRGÉ.

DEPENSES SUR LES TRAVAUX PUBLICS,

CANADA

POUR

CONSTRUCTION ET AMELIORATION,

ENTRETIEN ET REPARATIONS,

1867-1886,

SUIVANT L'ÉTAT PRÉPARÉ PAR

O. DIONNE,

Comptable du Département des Travaux Publics.

N° 1.—TABLEAU indiquant les sommes contribuées par les municipalités, etc., pour
précédent et

1867—

Numéro.	TRAVAUX.	Exercice clos			
		1871.		1872.	
		I.	\$ cts.	II.	\$ cts.
Ports—					
1	Bayfield (municipalité de Stanley).....				
2	Cobourg (Commission du Havre, Cobourg).....				
3	Collingwood (Compagnie du chemin de fer du Nord).....				
4	Goderich (municipalité du Township de Goderich).....				
5	Meaford (do de Saint-Vincent).....				
	Total, ports.....				
Rivières—					
6	Rivière Napanee, Ont.....				
7	do Thames do.....	198	2,400 00		
	Total, rivières.....		2,400 00		
Chemins et ponts—					
	Pont du Portage-du-Fort (boni par le gouvernement d'Ontario).....			252	1,500 00
	Grands totaux.....		2,400 00		1,500 00

N.B.—Les chiffres dans la 1re colonne de chaque année indiquent la partie de la page des "Comptes publics," sauf là où il est indiqué autrement.

1877.

la construction, etc., des travaux sous-mentionnés, et compris dans les tableaux qui
qui suivent.

le 30 juin.

le 30 juin.										Total.	Numéro.
1873.		1874.		1875.		1876.		1877.			
II.	\$ cts.	II.	\$ cts.	II.	\$ cts.	II.	\$ cts.	II.	\$ cts.	\$ cts.	
								254	10,000 00	10,000 00	1
								254	25,507 49	25,507 49	2
		190	15,505 00	237	12,763 26					28,268 26	3
				239	10,000 00					10,000 00	4
				238	10,000 00					10,000 00	5
			15,505 00	32,763 26					35,507 49	83,775 75	
							251	5,000 00		5,000 00	6
										2,400 00	7
								5,000 00		7,400 00	
144	4,000 00									5,500 00	8
	4,000 00		15,505 00	32,763 26		5,000 00		35,507 49		96,675 75	

1878—

N° 2.—ETAT indiquant les sommes contribuées par les municipalités, etc., pour la précédents et suivants, depuis le 1er juillet

Numéro.	Nom des travaux.	Dépense du 1er juillet 1867 au 30 juin 1877.		1878.	
		\$	cts.	\$	cts.
Edifices publics—					
1	Le Oap, citadelle de Québec (corporat. de la cité de Québec)				
2	Fortifications do (don de Sa Majesté la Reine)				
3	Salle d'exercice d'Ottawa (corporat. de la cité d'Ottawa)				
	Totaux, édifices publics				
Ports—					
4	Bayfield (municipalité de Stanley)	10,000	00		
5	Cobourg (commissaires du port de Cobourg)	25,507	49		
6	Collingwood (compagnie du chemin de fer du Nord)	28,268	26		
7	Goderich (municipalité, township de Goderich)	10,900	00		
8	Meaford (do de Saint-Vincent)	10,000	00		
9	Rondeau (conseil du comté de Kent)				
	Totaux, ports	83,775	75		
Rivières—					
10	Napanee, Ontario	5,000	00		
11	Thames, Ontario	2,400	00		
	Totaux, rivières	7,400	00		
Chemins et ponts—					
12	Pont du Portage-du-Fort (octroi du gouvern. d'Ontario)	5,500	00		
	Grand totaux	96,675	75		

1882.

CONSTRUCTION, etc., des travaux ci-dessous mentionnés, et comprises dans les états 1867 jusqu'au 30 juin 1882.

Exercice terminé le 30 juin.								Total pour 15 ans terminé le 30 juin 1882.	Numéro.
1879.		1880.		1881.		1882.			
II.	\$ cts.	II.	\$ cts.	II.	\$ cts.		\$ cts.		
				247	2,500 00			2,500 00	1
				246	2,433 33			2,433 33	2
276	2,050 00	228	2,950 00					5,000 00	3
	2,050 00		2,950 00		4,933 33			9,933 33	
								10,000 00	4
								25,507 49	5
								28,268 26	6
								10,000 00	7
								10,000 00	8
						274	300 00	300 00	9
							300 00	84,075 75	
								5,000 00	10
								2,400 00	11
								7,400 00	
								5,500 00	12
	2,050 00		2,950 00		4,933 33		300 00	106,909 68	

RÉSUMÉ de la dépense annuelle, dans chaque province, pour la construction et l'amélioration des travaux publics, du 1er juillet 1867 au 30 juin 1868.

Année.	Nouvelle-Ecosse.		Île du Prince-Edouard.	Nouveau-Brunswick.		Québec.		Ontario.		Manitoba.		Territoires du Nord-Ouest.		Colombie-Britannique.		Divers.		Total.		
	\$	cts		\$	cts	\$	cts	\$	cts	\$	cts	\$	cts	\$	cts	\$	cts			
1868...	485,206	86	22,000	19	138,939	77	132,510	38	4,213	13	52,565	60	15,232	30	15,074	16	2,776	32	779,877	38
1869...	212,068	11	109,272	81	62,432	99	182,298	76	2,024	95	42,565	60	17,443	35	274,683	44	2,330	55	570,285	80
1870...	430,800	64	1,020,327	42	1,999,969	24	2,024,915	99	263,730	86	72,717	15	146,805	44	143,292	65	6,778	19	2,099,761	44
1871...	1,163,816	09	509,169	15	1,670,722	69	1,670,722	69	768,459	09	131,128	07	206,341	75	206,341	75	17,828	15	3,835,802	00
1872...	1,798,130	55	2,544,835	81	1,614,502	99	1,614,502	99	1,097,752	09	131,128	07	206,341	75	206,341	75	17,828	15	7,206,413	30
1873...	1,553,792	15	2,879,278	32	1,614,502	99	1,614,502	99	1,097,752	09	131,128	07	206,341	75	206,341	75	17,828	15	7,432,076	82
1874...	1,127,544	47	2,141,337	86	1,524,390	78	1,524,390	78	1,533,625	49	130,806	13	32,675	65	32,675	65	12,015	24	6,729,824	67
Total.	6,761,368	87	9,626,311	56	6,792,749	95	6,792,749	95	4,182,292	62	538,235	52	32,675	65	639,392	00	12,015	24	28,644,031	41
1875...	1,433,812	58	1,782,081	44	1,588,187	87	1,588,187	87	2,401,697	15	396,467	20	236,363	63	522,582	06	14,660	97	8,391,226	69
1876...	683,243	17	684,529	87	1,397,275	70	1,397,275	70	4,143,771	25	987,823	23	614,864	87	423,065	32	8,519	56	8,994,002	32
1877...	566,366	41	773,230	77	2,303,292	78	2,303,292	78	3,944,443	00	383,871	58	138,611	87	327,534	21	5,870	89	8,706,637	11
1878...	238,123	84	436,594	40	1,701,403	30	1,701,403	30	3,736,133	59	958,835	99	71,343	44	160,127	97	8,886	99	7,373,921	60
1879...	238,123	09	314,788	42	1,481,659	12	1,481,659	12	3,652,781	55	446,273	41	16,160	60	89,624	01	17,828	15	6,330,085	43
Total.	3,159,958	09	3,941,204	90	8,471,818	77	8,471,818	77	17,875,626	64	3,083,271	41	1,077,334	41	1,522,923	57	55,766	56	39,794,873	15
1880...	169,014	87	432,982	85	2,724,989	97	2,724,989	97	3,656,006	62	1,708,014	88	67,387	99	144,545	54	12,455	36	8,965,734	07
1881...	260,083	59	363,893	26	1,500,736	14	1,500,736	14	4,047,365	07	947,639	63	45,261	13	1,057,396	36	16,217	85	8,280,641	17
1882...	332,971	93	263,395	20	1,508,616	04	1,508,616	04	2,676,566	33	58,063	32	1,754,678	21	1,729,138	91	36,036	23	8,427,127	19
1883...	560,158	53	630,297	27	2,193,518	17	2,193,518	17	3,389,204	64	81,321	08	4,190,399	58	3,861,594	00	35,818	86	15,040,652	76
1884...	1,640,310	55	714,798	96	2,311,468	25	2,311,468	25	6,861,855	48	184,161	40	80,424	16	6,821,260	95	69,469	48	18,861,245	29
1885...	427,428	44	736,212	39	1,573,185	61	1,573,185	61	7,751,258	69	167,765	69	91,242	90	4,409,686	65	50,670	08	15,391,418	73
1886...	411,722	51	755,542	47	2,047,360	65	2,047,360	65	3,228,275	25	268,280	31	123,906	13	3,831,528	28	24,961	71	10,810,160	03
Total.	3,831,690	72	3,997,090	40	13,858,894	83	13,858,894	83	31,611,131	96	3,405,245	71	6,353,300	10	21,855,150	69	245,632	57	85,786,979	24
Grand total.	13,753,007	68	17,464,606	86	28,123,463	55	28,123,463	55	53,669,251	22	7,016,752	64	7,463,310	16	24,017,466	26	313,414	37	154,225,883	80

N.B.—Après que ce tableau a été préparé on a transféré \$22.30 de la Nouvelle-Ecosse au Nouveau-Brunswick, pour le canal de la Baie-Verte en 1876-77.

DÉPENSES IMPUTABLES AUX TRAVAUX AUTORISÉS PAR ACTES SPÉCIAUX DU PARLEMENT DU 1ER JUILLET 1867 AU 30 JUIN 1886.

Travaux.	Montant autorisé.	Dépenses du 1er juillet, 1867, au 30 juin, 1886.				Exercice terminé le 30 juin,				Total jusqu'au 30 juin 1886.
		1883.	1884.	1885.	1886.	1883.	1884.	1885.	1886.	
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$ cts.
1										
Fleuve Saint-Laurent — Approfondissement entre Québec et Montréal — 26 Vic., chap. 60.....	\$1,500,000									
45 do 41.....	280,000									
46 do 38.....	900,000	xiii.	280,000 xxxv.	300,000 lxxvii.	149,504 lvii.				2,339,504	10
2										
Améliorations au havre de Québec — 26 Vic., chap. 62.....	\$1,200,000									
43 do 17.....	250,000									
45 do 47.....	375,000									
47 do 9.....	300,000									
49 do 19.....	750,000	xiii.	66,540 xxxv.	282,931 lxxvii.	431,493 lvii.				2,389,493	85
Bassin de radoub de Lévis — 38 Vic., chap. 56.....	\$ 500,000									
46 do 40.....	100,000									
47 do 10.....	150,000	xiii.	75,000 xxxv.	119,000 lxxvii.	52,000 lvii.				724,000	00
Havre de Trois-Rivières — 46, 49 Vic., chap. 76.....	82,000									
Totaux.....	6,387,000		3,255,000	692,931	717,555				5,534,555	92

* N.B.—La dépense à compte du bassin de radoub d'Esquimalt (\$441,915.98) est maintenant comprise dans le coût des havres de la Colombie-Britannique, le gouvernement fédéral s'étant chargé de ces travaux sous l'autorité de la 47 Vic., chap. 6, sec. 10; aussi de l'O.C. (n° 47,350) daté 19 mai, 1884. Voir l'état n° 23 de l'annexe n° 27, par O. Dionne, comptable Rap. T. P., 1885-86.

1867—

CONSTRUCTION ET AMÉLIORA
RELEVÉ de la dépense, du 1er juillet 1867

Numéro.	TRAVAUX.	ENTRÉE DANS LA CONFÉDÉRATION.			
		1er juil. 1867.	1er juil. 1873.	1er juillet 1867.	
		Nouvelle-Ecosse.	Ile du P.-E.	Nouveau-Brunswick.	Québec.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	
1	Chemin de fer Intercolonial	7,621,764 09		13,181,560 39	10,423,024 67
2	do de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick	1,801,461 89		824,689 28	
3	Chemin de fer de Prolongement-Est	1,286,551 68			
4	do Ligne-Directe	127,312 41		14,215 13	20,697 44
5	do de l'Ile du Prince-Ed		621,729 78		
6	do du Pacifique				
7	Pont de ch. de fer de Côteau-Landing				522 00
8	Embranchement de Carleton			85,610 69	
9	Inspection des chemins de fer	7,897 85		6,451 63	7,715 56
10	Subventions do			297,600 00	1,200,264 00
11	Canaux	518,406 20		44,387 53	12,137,918 73
12	Chaussée le long du lac Saint-François				9,317 82
	Totaux, chemins de fer et canaux.	11,363,394 12	621,729 78	14,454,514 65	23,799,460 27
13	Edifices publics	377,607 65	167,459 77	1,625,998 11	2,691,635 43
14	Havres et brise-lames	1,195,349 90	416,754 62	823,786 25	849,431 68
15	Améliorations des rivières	117,402 66	45,143 54	177,817 22	557,671 97
16	Dragages	125,594 42	24,518 07	116,202 41	38,143 89
17	Glissoires et estacades				355,357 87
18	Chemins et ponts			2,868 34	105,165 06
19	Lignes télégraphiques	71,694 29		20,421 73	273,695 97
20	Phares	429,528 99	56,591 94	171,107 19	360,488 05
21	Vapeurs fédéraux	72,413 35	72,413 34	72,413 35	72,413 36
22	Monuments				
	Totaux, travaux publics	2,389,591 26	782,881 28	3,010,114 51	5,324,003 28
	Grands totaux	13,752,985 38	1,404,611 06	17,464,619 16	29,123,463 55

N.B.—Pour les sommes contribuées par les municipalités, etc., pour la construction ou les améliorations des travaux publics, voir état nos 1, 2, 3, sur les pages précédentes.

a Y compris \$20,431.61 dépensées dans le Maine, E.-U.

b do \$196,292.36 dépensées sur l'embranchement du Cap Traverse, savoir : 1882-3. \$ 484 00
1883-4. 120,745 94
1884-5. 70,394 09
1885-6. 4,668 33

Total \$196,292 36

c Y compris \$24,529.87,912—Subvention payée à la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

d Dépensées aux Etats-Unis.

Voir l'état n° 24, de l'annexe n° 27 par O. Dionne, comptable, Rap. T. P., 1885-86.

1886.

TION DES TRAVAUX PUBLICS.

(date de la Confédération) au 30 juin 1886.

Numéro.	ENTRÉE DANS LA CONFÉDÉRATION.					Divers, non réparti à aucune des provinces.	Total jusqu'au 30 juin 1886.	Numéro.
	1er juillet 1867.	15 juillet 1870.		20 juillet 1871.				
	Ontario.	Manitoba.	Territoires du Nord-Ouest	Colombie-Britannique.				
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.		
							31,226,349 15	1
							2,626,151 17	2
							1,286,551 68	3
					a 22,576 85		184,801 83	4
						b 621,729 78	621,729 78	5
							60,845,727 94	6
							522 00	7
							85,610 69	8
							30,226 66	9
					d 8,161 62		3,362,494 00	10
							29,898,688 43	11
							9,317 82	12
							180,178,171 15	
	44,717,014 36	5,865,617 33	6,898,374 35	22,394,752 70	73,313 59			
	4,612,169 14	e 657,263 24	452,867 29	369,639 02	193,909 83	e 11,148,549 48		13
	2,882,057 55	1,776 39		987,571 80	17,112 96	7,173,841 15		14
	248,775 26	76,818 30	33,620 63	69,281 12		1,326,530 60		15
	81,045 21	47,105 69		28,133 62	1,919 62	472,662 93		16
	71,461 06					426,818 93		17
	757,674 32	376,508 93	1,919 53			1,243,636 18		18
	23,868 86	72 00	76,528 36	102,963 76	11,882 98	581,127 95		19
	265,185 46	1,690 86		65,124 24	4,869 47	1,374,486 11		20
						289,653 40		21
						10,405 92		22
	8,952,236 86	1,161,135 31	564,935 81	1,622,713 56	240,160 78	24,047,712 65		
	53,669,251 22	7,016,752 64	7,463,310 16	24,017,466 26	313,414 37	154,225,883 80		

e A part \$279,669.14, dont s'est chargé ou doit se charger le gouvernement provincial de Manitoba. Pour détails, voir état n° 18, supplément du rapport des Travaux Publics de 1886.

f Dépensées : { Par le ministère des travaux publics \$ 75,588 51
do de la marine et des pêcheries 1,298,897 60
\$ 1,374,486 11

g Dépensées par le ministère de la marine.

h Monument Cartier \$ 10,346 77
do Brant 59 16
\$ 10,405 92

1867—

ENTRETIEN ET REPARATION

RELEVÉ de la dépense, pour chaque province,

Numéro.	Travaux.	ENTRÉE DANS LA CONFÉDÉRATION		
		1er juillet 1867	1er juillet 1873	1er juillet 1867
		Nouvelle-Écosse.	Ile du P.-E.	Nouveau-Brunswick.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1	Chemin de fer Intercolonial	8,441,110 60	.....	13,150,033 51
2	do do Embranch. de Windsor	83,226 24	.....	.....
3	do do Prolongement-Est.	213,839 14	.....	.....
4	do de l'île du Prince-Édouard .....	.....	2,456,744 20	.....
5	do du Pacifique .....	.....	.....	.....
6	do en général .....	.....	.....	.....
7	Canaux	24,037 34	.....	.....
	Totaux, chemins de fer et canaux	8,772,213 32	2,456,744 20	13,150,033 51
8	Edifices publics	76,695 28	30,384 22	56,424 13
9	do appointements des mécaniciens	8,928 54	5,411 12	16,865 28
10	do chauffage	3,945 19	1,912 55	15,087 57
11	Ports et brise-lames .....	.....	.....	.....
12	Rivières—Entretien des bouées, etc. ....	.....	.....	250 00
13	Dragueurs	29,080 35	9,749 40	28,496 73
14	Dragage (non réparti)	160 09	27 64	27 64
15	Glissoires et estacades .....	.....	.....	.....
16	Chemins et ponts .....	.....	.....	.....
17	Lignes de télégraphe	10,869 48	24,333 25	9,576 76
	Divers, savoir :			
18	Arpentages	47,544 26	15,145 28	50,204 25
19	Arbitrages .....	.....	.....	.....
20	Service de remorq. entre Montréal et Kingston .....	.....	.....	.....
21	Agent et dépenses contingentes, Col.-Brit. ....	.....	.....	.....
22	Divers .....	.....	.....	.....
	Totaux, travaux publics	187,223 19	86,963 46	171,902 36
	Grands totaux	8,959,436 51	2,543,707 66	13,321,935 87

Voir l'état n° 2, annexe n° 27, par O. Dionne, comptable, Rapport des travaux publics, 1885-86. Les dépenses jusqu'au 1er juillet 1887, seront données en détail, par le comptable, dans le supplément du Rapport des travaux publics, 1887-88.—G F.B.

1886.

DES TRAVAUX PUBLICS—Fin.

du 1er juillet 1867 (date de la Confédération), au 30 juin 1886.

Numéro.	ENTRÉE DANS LA CONFÉDÉRATION.					Divers, non réparti à aucune des provinces.	Total jusqu'au 30 juin 1886.	Numéro.
	1er juillet 1867.		15 juillet 1870.		20 juillet 1871.			
	Québec.	Ontario.	Manitoba.	Territoires du N.-O.	Colombie Britannique.			
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	
1	6,896,205 78	.....	.....	.....	.....	.....	28,487,349 89	1
2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	83,226 24	2
3	.....	.....	.....	.....	.....	.....	213,839 14	3
4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,456,744 20	4
5	.....	.....	320,787 18	.....	.....	.....	320,787 18	5
6	.....	.....	.....	.....	.....	.....	33,472 08	6
7	2,872,176 63	4,355,334 94	.....	.....	.....	86,390 25	7,347,941 16	7
	9,768,384 41	4,355,334 94	320,787 18	.....	.....	.....	38,943,359 89	
8	400,855 75	3,667,520 57	71,734 27	8,547 76	22,023 59	1,367 15	4,335,552 72	8
9	19,896 81	38,333 86	.....	695 00	2,735 00	.....	92,865 61	9
10	37,930 74	30,448 92	9,514 68	1,668 17	1,389 35	2,378 46	104,245 63	10
11	142 98	213 70	.....	.....	.....	13,036 17	13,392 85	11
12	3,008 26	.....	.....	.....	.....	.....	3,258 26	12
13	25,140 85	12,298 51	4,000 00	.....	21,353 11	2,221 13	137,340 08	13
14	46,502 66	61,197 91	88 00	.....	.....	13,230 82	121,234 76	14
15	842,787 43	494,945 54	.....	.....	.....	48 52	1,337,781 49	15
16	1,063 39	526,872 17	74,983 11	.....	.....	.....	602,918 67	16
17	47,477 93	67 82	.....	74,294 91	498,770 73	28,769 41	694,160 29	17
18	156,373 07	191,249 62	6,475 86	1,113 99	5,658 71	42,410 75	516,174 79	18
19	.....	.....	.....	.....	.....	103,650 15	103,650 15	19
20	48,151 43	48,151 41	.....	.....	.....	.....	96,302 84	20
21	.....	.....	.....	.....	29,235 41	.....	29,235 41	21
22	.....	.....	.....	.....	.....	11,919 37	11,919 37	22
	1,629,330 30	5,071,300 03	166,795 92	86,319 83	581,165 90	219,031 93	8,200,032 92	
	11,397,714 71	9,426,634 97	487,583 10	86,319 83	581,165 90	338,894 26	47,143,392 81	

CANADA

RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTRE

DES

CHEMINS DE FER ET CANAUX

POUR LE

DERNIER EXERCICE, DU 1^{er} JUILLET 1886 AU 30 JUIN

1887

CONCERNANT LES CONSTRUCTIONS SOUS SON CONTROLE.

SOMIS EN CONFORMITÉ DES DISPOSITIONS DES STATUTS RÉVISÉS DU CANADA
CHAPITRE 37, ARTICLE 28.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DE LA CHAMBRE DES COMMUNES,



OTTAWA :

IMPRIMERIE MACLEAN, ROGER ET CIE., RUE WELLINGTON

1888.

MATIERES DU RAPPORT.

CHEMINS DE FER.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE :

PAGE.

Distances—Ligne-mère.....	x
Arrangements pour régler les affaires en vertu du contrat.....	x
Subventions et arrangements financiers.....	xi
Embranchement d'Algoma au Sault Sainte-Marie.....	xii
Communications à l'est et au sud de Callander.....	xiii
Arrêtés du conseil autorisant le transfert de parties de la ligne à la compagnie.....	xiv
Transfert du chemin de fer de la Rive-Nord à la compagnie.....	xv

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT :

Longueur des lignes.....	xvi
Situation financière.....	xvi

INTERCOLONIAL :

Table des distances.....	xvii
Dépenses imputables sur le compte du capital.....	xvii
do do do revenu.....	xviii
Recettes brutes et frais d'exploitation de l'exercice.....	xviii
Tableaux comparatifs du trafic.....	xviii
Items généraux.....	xx
Embranchement de Windsor.....	xx
Prolongement—Est.....	xxi
Embranchement de la ville de Pictou.....	xxii
Embranchement d'Indiantown.....	xxii

CHEMIN DE FER DE L'ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD :

Distances sur la ligne et les prolongements.....	xxii
Dépenses portées au compte du capital et du revenu.....	xxiii
Recettes brutes et dépenses de l'exercice.....	xxiii
Tableaux comparatifs du trafic.....	xxiv
Embranchement du Cap Traverse.....	xxiv

LIGNES SUBVENTIONNÉES :

Listes des lignes subventionnées en 1882.....	xxv
do do 1883.....	xxvi
do do 1884.....	xxix
do do 1885.....	xxxvii
do do 1886.....	xxxix
do do 1887.....	xliv

SUBVENTIONS EN TERRES : li

ACTION DU GOUVERNEMENT RELATIVEMENT A CES LIGNES.

Chemin de fer Albert du Sud.....	liv
Chemin de fer Albert et Athabaska.....	lxxiv
Chemin de fer de l'Atlantique et du Nord-Ouest.....	lxxi
Chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs.....	lv
Chemin de fer de la jonction de Beauharnois.....	lv
Chemin de fer de Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie.....	lvi
Chemin de fer de Bouctouche et Moncton.....	lvi
Chemin de fer de l'Atlantique Canadien.....	lvii
Chemin de fer de Caraguette.....	lvii
Chemin de fer Central.....	lvii
Chemin de fer de Transport maritime de Chignectou.....	lviii
Compagnie dite " Dominion Lime ".....	lviii
Chemin de fer du comté de Drummond.....	lix
Chemin de fer Erié et Huron.....	lix
Chemin de fer d'Esquimalt et Nanaimo.....	lix
Compagnie de pont de Frédérickton et Sainte-Marie.....	lx

Chemin de fer du Grand-Est.....	lxi
Chemin de fer du Grand-Nord.....	lxi
Chemin de fer du Grand Nord-Ouest Central.....	lxxvii
Chemin de fer de Jonction de Guelph.....	lxi
Chemin de fer d'Embranchement de Harvey.....	lxii
Chemin de fer International.....	lxiii
Chemin de fer de Irondale, Bancroft et Ottawa.....	lxii
Chemin de fer de Joggins.....	lxiii
Chemin de fer de colonisation du lac Témiscamingue.....	lxiii
Chemin de fer de L'Assomption.....	lxiii
Chemin de fer de Leamington et Sainte-Claire.....	lxiii
Chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest.....	lxxviii
Chemin de fer de Colonisation du Manitoba Sud-Ouest.....	lxxviii
Chemin de fer de Montréal et de la jonction de Champlain.....	lxiv
Chemin de fer de Montréal au lac Maskinongé.....	lxiv
Chemin de fer de Montréal et Sorel.....	lxiv
Compagnie de chemin de fer et de houille de Medicine-Hat.....	lxxv
Chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Île du Prince-Edouard.....	lxiv
Chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec.....	lxv
Chemin de fer du Nord et de la Jonction du Pacifique—Gravenhurst à Callander.....	lxv
Chemin de fer <i>Northern and Western</i>	lxvi
Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest.....	lxxix
Chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse.....	lxvii
Chemin de fer de l'Ontario et du Pacifique.....	lxvii
Chemin de fer de Pontiac et de la Jonction du Pacifique.....	lxviii
Chemin de fer Québec-Central.....	lxviii
Chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean.....	lxix
Compagnie de chemin de fer et de bateaux de Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan.....	lxxx
Ligne Directe (à l'est et à l'ouest de Moncton).....	lxix
Chemin de fer du Saint-Laurent, des Basses-Laurentides et du Saguenay.....	lxxiii
Chemin de fer de la vallée de Stewiacke à Lansdowne.....	lxxiii
Chemin de fer de Témiscouata—De la Rivière-du-Loup à Edmundston.....	lxxiv
Chemin de fer de Toronto, Grey et Bruce.....	lxxiv
Chemin de fer des Comtés de l'Ouest.....	lxxv
Chemin de fer du Pacifique de l'Ouest d'Ontario.....	lxxv
Compagnie de chemin de fer et de navires de Winnipeg à la Baie-d'Hudson.....	lxxxi
Chemin de fer de la Montagne-de-Bois et Qu'Appelle.....	lxxxii
TUNNEL DU DÉTROIT DE NORTUMBERLAND.....	lxxxii
TUNNEL DE LA RIVIÈRE SAINTE-CLAIRE.....	lxxxiii
COMMISSION ROYALE DES CHEMINS DE FER.....	lxxxiii

CANAUX :

Liste des CANAUX.....	lxxxiii
Revenu.....	lxxxiv
LE FLEUVE SAINT-LAURENT ET LES LACS :	
Information générale.....	lxxxv
CANAL DE LACHINE.....	lxxxvii
CANAL DE BEAUHARNOIS.....	lxxxviii
CANAL DE CORNWALL.....	lxxxviii
CANAUX DE WILLIAMSBURGH :	
Canal de la Pointe Farran.....	lxxxix
Canal du Rapide-Plat.....	lxxxix
Canal des Galops.....	xc
do Rapide, améliorations du chenal.....	xc
CANAL WELLAND :	
Ligne principale du lac Ontario au lac Erié.....	xc
Bras de la rivière Welland.....	xc
Canal d'alimentation de la Grande-Rivière.....	xc
Branches de Port-Maitland.....	xcii
Nouveaux travaux.....	xcii
MONTREAL, OTTAWA ET KINGSTON :	
Description générale.....	xciii
Tableau des distances.....	xciv
Ecluse Sainte-Anne.....	xciv
Canal de Carillon.....	xcv
Canal de Grenville.....	xcvii
Canal Rideau.....	xcvii
Canal Tay, travaux de construction.....	xcviii

HAUT DE LA RIVIÈRE DES OUTAOUAIS :	
Ecluse et digue de la Culbute.....	xcvi
RICHELIEU ET LAC CHAMPLAIN :	
Description générale	xcviii
Ecluse et barrage de Saint-Ours	xcix
Canal Chambly.....	c
RIVIÈRE RICHELIEU	c
CANAL SAINT-PIERRE	ci
NAVIGATION DE LA RIVIÈRE TRENT :	
Description	ci
Etendues navigables ou non navigables	cii
Nouveaux travaux	civ
CANAL MURRAY	cv
EXPLORATION DU CANAL DU SAULT SAINTE-MARIE	cv
COMMISSION ROYALE, AFFERMAGE DES POUVOIRS HYDRAULIQUES SUR LE CANAL DE LACHINE...	cvi
COMMISSION SUR LA NAVIGATION DE LA TRENT.....	cvi

CARTES.

(ENTRE LE RAPPORT ET LES ANNEXES.)

1. Carte générale du Canada.
2. Nouvelle-Ecosse, Cap-Breton, Ile du Prince-Edouard et partie du Nouveau-Brunswick.
3. Nouveau-Brunswick et parties du Maine et de Québec.
4. do do do y compris Montréal.
5. Ontario-Est et partie de Québec.
6. Ontario-Ouest.
7. Manitoba et Assiniboine.

DIAGRAMMES.

(ENTRE LES PAGES 176 ET 177.)

De Liverpool à Yokohama et Shanghai, indiquant les distances par les différents chemins de fer transcontinentaux.

ANNEXES.

	PAGE.
Etat de la dépense durant l'exercice.....	3
Dépense totale pour la construction et l'agrandissement.....	4
Etat des paiements faits sur les subventions votées aux chemins de fer.....	8
Rapport sur le ch. de fer Canadien du Pacifique, par Collingwood Schreiber, ingénieur en chef	9
do do do do do avec	
diagrammes de distance.....	177
Arrêté du conseil et convention passée avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique pour régler les matières se rattachant au contrat.....	179
Rapport général sur les chemins de fer du gouvernement en exploitation, par Collingwood Schreiber, ingénieur en chef et gérant général des chemins de fer du gouvernement	10
Chemin de fer Intercolonial.....	11
Prolongement-Est.....	14
Embranchement du chemin de fer de Windsor.....	15
Chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard.....	15
Rapport sur le chemin de fer du Cap-Breton, par C. Schreiber, ingénieur en chef et gérant général des chemins de fer du gouvernement.....	90
Rapport par C. Schreiber, ingénieur en chef et gérant général des chemins de fer du gouvernement, sur les chemins de fer qui reçoivent une subvention en argent.....	92

RAPPORTS DES SURINTENDANTS, ETC. :—

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT.

Chemin de fer Intercolonial—

Rapport par D. Pottinger, surintendant en chef.....	17
do T. J. Williams, premier comptable.....	22
do P. S. Archibald, ingénieur en chef.....	31
do H. A. Whitney, mécanicien en chef.....	38
Tableau des accidents.....	44

Chemin de fer de Prolongement-Est—

Rapport par D. Pottinger, surintendant en chef.....	54
do T. Williams, premier comptable et trésorier.....	55
do H. A. Whitney, mécanicien en chef.....	60
do P. S. Archibald, ingénieur en chef.....	60
Tableau des accidents.....	62

Chemin de fer d'embranchement de Windsor—

Rapport par D. Pottinger, surintendant.....	63
do R. B. Boggs, comptable.....	64
do P. S. Archibald, ingénieur.....	67

Chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard—

Rapport par J. Unsworth, faisant fonction de surintendant.....	68
do W. T. Huggan, comptable.....	73
do J. Unsworth, mécanicien-chef et garde-magasin.....	81
Tableau des accidents.....	89

CANAL.

CANAL LACHINE.....	94
Canal de Beauharnois.....	95
do Chambly.....	96
do Saint-Ours.....	99
par E. H. Parent,	
Ingénieur-surintendant.....	
Rivière Richelieu, par L. G. Papineau.....	104
Relevé des sommes perçues pour amendes, dommages, etc., sur ces canaux	100
Profondeur de l'eau sur les buses d'écluse à l'entrée des canaux de Lachine, Beauharnois et Chambly.....	102
CANAL DE LA RIVIÈRE OTTAWA—Construction—Entretien :.....	105
Sainte-Anne, Grenville, Carillon et Oulbute.....	105
par D. Starke,	
Ingénieur-surintendant.....	

CANAL DE CORNWALL	par D. A. McDonnell, Surintendant.	107
CANAUX DE WILLIAMSBURG.....	par A. G. Macdonnell, Surintendant.	108
Etat indiquant la profondeur de l'eau sur les buses d'écluse des canaux de Williamsburg...		109
CANAL WELAND (nouveau).....		111
do (ancien)		118
Canal d'alimentation de la jonction à Dunnville et Port-Maitland.....	par Wm. Ellis, Surintendant.	123
Etat indiquant la profondeur de l'eau sur les buses d'écluse à Port-Dalhousie et Port-Colborne (ancien canal).....	par Wm. Ellis, Surintendant.	116
CANAL RIDEAU		125
CANAL TAY.....	par F. A. Wise, Ingénieur-surintendant.	127
TRAVAUX DU CANAL TRENT	par Richard B. Rogers, Ingénieur-surintendant intérimaire.	128
CANAL SAINT-PIERRE	par Henry F. Perley, Ingénieur-dirigeant.	130
CANAUX DU HAUT DU SAINT-LAURENT ET DE LA VALLÉE DE LA TRENT		131
Canal Murray.		
Améliorations des Rapides des Galops.		
Canal du Rapide-Plat.		
Canal de Cornwall.		
Navigation de la Trent.		
Barrage de Lakefield.		
Barrage de la Pointe de Young.		
Canal de Burleigh.		
Canal de Euckhorn.		
Canal des Chutes Fénélon.	par T. S. Rubidge, Ingénieur-dirigeant.	
Liste des contrats passés pour la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique.....		134
Navigation du Saint-Laurent, tableau des distances.....		135
Tableau des distances entre Ottawa et Kingston.....		136
Tableau indiquant la date de la fermeture des canaux en 1886 et leur ouverture en 1887.....		137
Tableau des contrats entre le 1er de juillet 1886 et le 30 juin 1887		138
Tableau général indiquant :—		
1. Les pouvoirs hydrauliques et autres propriétés publiques loués sur les canaux et chemins de fer, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887		144
2. Les propriétés achetées et vendues par le ministère, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887		148
3. Conventions au sujet des subventions		160
Etat des réclamations soumises aux arbitres officiels, et décision de ces derniers, ayant rapport au département des chemins de fer et canaux		164
Liste des chemins de fer en faveur desquels le parlement a voté des subventions		168
Octrois en vertu des actes des subsides, annulés ou amendés par des actes subséquents du parlement		174

RAPPORT

1886-1887.

*A Son Excellence le Très honorable marquis de Lansdowne, gouverneur général du Canada,
etc., etc.*

PLAISE A VOTRE EXCELLENCE :

J'ai l'honneur de soumettre le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, pour l'exercice terminé le 30 juin 1887.

Le présent rapport est soumis conformément aux dispositions des Statuts révisés du Canada, 1886, chap. 37, article 28.

Les rapports annuels des ingénieurs en chef, les rapports spéciaux et généraux des surintendants des chemins de fer et canaux, et ceux d'autres officiers du département, forment l'annexe.

Ci-joint (annexe 1, page 3) on trouvera un état indiquant les sommes déboursées, pendant le dernier exercice, pour la construction, la réparation et l'entretien des divers travaux placés sous le contrôle de ce ministère.

CHEMINS DE FER.

Le présent rapport a trait aux chemins de fer du Canada sur lesquels le gouvernement fédéral a un contrôle direct, et à d'autres pour la construction desquels des subventions ont été autorisées.*

Tous les ans, le département prépare et dépose devant le parlement un rapport statistique spécial contenant les relevés fournis par les compagnies de chemins de fer, suivant les exigences de la loi. Ces relevés donnent des renseignements sur l'exploitation des chemins de fer du Canada.

* Il est bon de faire observer que tandis que les rapports fournis par les officiers surintendants, et qui se trouvent aux annexes, ne s'appliquent qu'à l'exercice seulement, le rapport général du ministre contient des renseignements, sur les points intéressants qui se rattachent à des lignes subventionnées, allant jusqu'à la fin de décembre 1887.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

Le présent rapport ne traite pas des différents embranchements et prolongement de la compagnie, mais seulement de la partie principale qui forme la ligne de communication entre l'Atlantique et le Pacifique et qui a reçu l'aide de l'Etat.

LIGNE-MÈRE.

	Milles.	
De Québec à la Jonction de Saint-Martin (13 milles au nord de Montréal)	159	
De Montréal (point de départ de la navigation transatlantique) à la Jonction de Saint-Martin	13	
De la Jonction de Saint-Martin à Callander.....	331	
Pour cette partie la compagnie a été directement subventionnée par l'Etat en vertu de son contrat.	De Callander à Port-Arthur	649
	De Port-Arthur à la Rivière-Rouge (vis-à-vis Winnipeg).....	428
	De la Rivière-Rouge à Savona's-Ferry	1,257
	De Savona's-Ferry à Port-Moody, océan Pacifique.....	213
	<hr style="width: 100px; margin-left: auto; margin-right: 0;"/> 2,547	
Total, de Montréal à Port-Moody, Burrard-Inlet.	<hr style="width: 100px; margin-left: auto; margin-right: 0;"/> 2,891 <hr style="width: 100px; margin-left: auto; margin-right: 0;"/>	

La compagnie a prolongé sa ligne en construisant un embranchement de 15 milles de long entre Port-Moody et Vancouver, Burrard Inlet. Elle a aussi un embranchement qui s'étend jusqu'à New-Westminster, sur la rivière Fraser.

Le commencement de l'exercice 1886-87 voyait la ligne-mère terminée et mise en état d'exploitation d'un océan à l'autre : le 28 juin 1886, le premier train direct partait de Montréal pour Port-Moody.

L'extrait suivant du rapport de l'année dernière a pour but de remettre sous les yeux du public ce qui a été fait dans le cours de l'exercice pour régler les affaires entre le gouvernement et la compagnie en vertu du contrat, et les différentes conventions financières qui ont été passées de temps à autre et dans les quelles le gouvernement a été partie, après que la compagnie eut payée sa dette à l'Etat.

Le 30 mars 1886, il fut passé, sujet à l'approbation du parlement, une convention par laquelle la compagnie s'engageait à rembourser au gouvernement la somme qui lui avait été avancée à même les \$20,000,000 garantis par les obligations portant première hypothèque, c'est-à-dire \$19,150,700, somme qui constituait

sa dette, avec l'intérêt tel que prescrit par l'acte, et de son côté le gouvernement s'engageait à accepter une partie des terres de la compagnie pour la balance, savoir, \$9,880,912 avec intérêt, la valeur des terres étant calculée à \$1.50 l'acre.

Le 2 juin 1886, sanction était donnée à l'acte 49 Vic., chap. 9, ratifiant cette convention.

Des mesures furent immédiatement prises pour la mettre à effet. Le 1er mai 1886, la compagnie payait \$9,987,347.28, et le 1er juillet une autre somme de \$9,163,352.72: total, \$19,150,700.

La balance à être couverte par l'acceptation des terres étant de \$9,880,912, ou, avec intérêt jusqu'au 1er mai 1886, \$10,189,521.33, la concession de terres sera réduite par un nombre équivalent d'acres, calculé, tel que prescrit par l'acte, à \$1.50 l'acre, savoir, 6,793,014 acres, laissant la subvention de terres à 18,206,986 acres :

En vertu d'une disposition spéciale de cet acte, 49 Vic., chap. 9, autorisation était donnée de remettre la garantie retenue, en vertu des termes du contrat passé avec la compagnie, pour assurer l'exploitation continue du chemin pendant dix ans, si la retenue de cette garantie ne paraissait pas nécessaire dans l'intérêt public lorsque le chemin de fer aurait été terminé et ouvert au trafic jusqu'à la mer. Cette garantie était de \$5,000,000 en bons des concessions de terres.

Le 2 novembre 1886, un arrêté du conseil fut pris à l'effet d'autoriser le règlement de toutes les matières pendantes entre le gouvernement, et en conséquence une convention finale fut signée les 16 et 20 du même mois, comprenant: l'acceptation par le gouvernement des travaux exécutés par la compagnie comme remplissant les conditions du contrat; le transfert à la compagnie, et sur acceptation par elle des parties du chemin construites par le gouvernement, celui-ci devant exécuter ce qui pourrait manquer dans la section ouest; le paiement, à la compagnie, de la balance de sa subvention; la remise de la garantie retenue pour assurer l'exploitation; et le dépôt par la compagnie, entre les mains du gouvernement, de \$1,000,000 de bons des concessions de terres comme garantie que la compagnie améliorera, quand elle en sera requise par le gouvernement, la partie de sa ligne passant par Mount Stephen, dans les montagnes Rocheuses. On trouvera aux annexes, page 179, une copie de cette convention et de l'arrêté du conseil qui l'autorise.

Les conditions de la dite convention ayant été remplies, le chemin tout entier est aujourd'hui la propriété de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

PAIEMENTS A LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

Compte de la subvention.

Subvention en vertu du contrat		\$25,000,000 00
Payé jusqu'à la clôture de l'exercice		
1882-83 (30 juin 1883).....	\$7,533,076 60	
Payé au cours de l'exercice 1883-84.	7,254,208 37	
“ “ 1884-85.	6,862,201 00	
“ “ 1885-86.	2,890,427 00	
Du 1er juillet 1886 au 31 déc. 86.	460,087 13	
		<u>\$25,000,000 00</u>

COMPTE DE PRÊT DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

*Non compris le calcul des intérêts.*PAIEMENTS faits par le gouvernement à la
Compagnie du chemin de fer Canadien
du Pacifique durant les exercices—

1883-84.....	\$10,953,462
1884-85.....	9,701,438
1885-86.....	995,800
	<u>\$21,650,700</u>

Pour payer dividendes
semi-annuels de 3
pour 100 sur \$65,-
000,000 d'actions
jusqu'au 17 août
1893.....

7,380,912

\$29,031,612PAIEMENTS faits par la Compagnie du
chemin de fer Canadien du Pacifique au
gouvernement—1886.

1er mai—Argent.....	\$9,987,347 28
1er juillet—Argent.....	9,163,353 72
Terres achetées de la compagnie par le gouvernement pour couvrir la balance, à \$1.50 l'acre.....	9,880,912 00

\$29,031,612 00

EMBRANCHEMENT D'ALGOMA ET PONT DE CHEMIN DE FER DU SAULT SAINTE-MARIE.

Sous l'autorité de l'Acte 49 Vict., chap. 9 (1886), il fut prescrit que la compagnie pourrait, après avoir réglé et payé sa dette au gouvernement, émettre des obligations hypothécaires sur sa ligne de chemin de fer, construite ou à être construite, entre sa ligne-mère (à la Junction de Sudbury) et le Sault Sainte-Marie, obligations dont les produits seraient appliqués à l'achèvement de l'embranchement et du pont qui traverse la rivière Sainte-Marie, les règlements autorisant cette émission étant

approuvés par le gouverneur en conseil. La compagnie ayant passé les dits règlements, ils furent sanctionnés par un arrêté du conseil portant la date du 19 mai 1887, et la compagnie se mit à construire le reste du chemin, c'est-à-dire la partie comprise entre Algoma-Mills et le Sault. Un pont traversant la rivière Sainte-Marie a été aussi construit en vertu de la charte accordée à la compagnie de ponts du Sault Sainte-Marie. Par l'achèvement de cet embranchement et du pont, une communication directe est établie avec le réseau de chemins de fer américains. Les travaux ont été poussés rapidement, et à la date du présent rapport (31 décembre 1887) l'embranchement et le pont sont de fait terminés.

D'après le contrat qu'elle a passé avec le gouvernement, la compagnie a droit de recevoir, pour cet embranchement, les terrains nécessaires à la chaussée, aux gares, etc., si ces terrains appartiennent à la couronne.

COMMUNICATIONS AVEC L'EST ET LE SUD À PARTIR DE CALLANDER.

L'acte du chemin de fer Canadien du Pacifique prescrivait la construction, à l'aide d'une subvention, d'une ligne devant raccorder la tête de ligne de l'est aux chemins de fer déjà existants ou qu'il était question de construire à l'est. Le 4 novembre 1874, la subvention de \$12,000 par mille autorisée par cet acte fut accordée par arrêté du conseil à la compagnie du chemin de fer Canada Central pour 120 milles de prolongement de son chemin jusqu'à environ 85 milles de la baie Georgienne (baie de laquelle il était alors question de faire partir un prolongement vers l'est); le total de cette subvention s'élevait à \$1,440,000. Le 18 avril 1878 il fut pris un arrêté du conseil, ratifié le 7 mai suivant par une résolution de la Chambre des Communes, autorisant l'acceptation d'une proposition faite par cette compagnie à l'effet de construire moyennant la dite subvention une ligne de raccordement partant de son chemin à Pembroke, et allant vers l'ouest jusqu'à un point, à l'angle sud est du lac Nipissingue, plus à l'ouest qu'on ne l'avait proposé dans le principe. Les travaux furent commencés, et le chemin fut terminé en 1883. La compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique acheta ce chemin, ainsi que le chemin entre Pembroke et Ottawa, 105 milles. En 1882, la compagnie fit l'acquisition de la section entre Ottawa et Montréal connue sous le nom de Division Ouest du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, construit par la province de Québec, qui en était propriétaire, et ayant 120 milles de long; et en 1885 elle acquérait, sous l'autorité d'une loi spéciale, le chemin de fer de la Rive-Nord, entre Montréal et Québec, également construit par le gouvernement provincial, et complétait ainsi la ligne de communication par voie ferrée entre les côtes de l'Atlantique et du Pacifique.

Au sud de Callander, un raccordement au réseau d'Ontario est fait par une ligne subventionnée, le chemin de fer *Northern and Pacific Junction*,

Le tableau suivant indique la longueur totale du chemin, sur la ligne-mère, complétée chaque année par la compagnie de manière à permettre aux convois d'y circuler régulièrement :

	Milles.	Total.
A la fin de 1881.....	161	161
do 1882.....	440	601
do 1883.....	473	1,074
do 1884.....	358	1,432
do 1885.....	477	1,909

Ci-suivent les dates des arrêtés du conseil autorisant de transférer à la compagnie la possession des parties de la ligne construites par le gouvernement et le droit de les exploiter :—

Par arrêté du conseil du 9 avril 1881,—l'embranchement de Pembina et la partie comprise entre Selkirk et le Lac-à-la-Crosse.

Par arrêté du conseil du 12 janvier 1882,—la partie entre Telford (Lac-à-la-Crosse) et Portage-du-Rat.

Par arrêté du conseil des 2 et 30 avril 1883,—“ Section B ” depuis la Rivière-de-l'Aigle jusqu'à Kéwatin (3 milles à l'ouest de Portage-du-Rat), couvrant aussi l'exploitation à partir de Prince-Arthur's-Landing.

Par arrêté du conseil du 29 juillet 1885,—Savona's-Ferry, Lac-Kamloops à Port-Moody.

Par un arrêté du conseil du 2 novembre 1885 et par une convention faite en vertu de cet arrêté les 15 et 20 du même mois, les parties du chemin construites par le gouvernement furent transférées et transportées à la compagnie “ libres de tous nantissements et de toutes dettes existant ou dues par le gouvernement à l'époque où la possession et le droit d'exploitation des dites parties ont été respectivement transférées à la compagnie par le gouvernement ; mais quant à la section ouest, sujet à la correction par le gouvernement des défauts qui pourraient exister.”

Le tableau suivant désigne les statuts et les actes exécutés en vertu de ces statuts, concernant la compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique et le gouvernement :

Statuts.	Actes.	Objet.
44 Vic. ch. 1, 1881.....	21 oct. 1880.....	Contrat.
45 Vic. ch. 53, 1882.....	.....	Changement de passe dans les Rocheuses.
	10 nov. 1883.....	Garantie de dividendes pendant 10 ans.
47 Vic. ch. 1, 1884.....	7 mars 1884.....	Prêt, \$22,500,000.
48-49 Vic. ch. 55, 1885.....	25 juillet 1885.....	Obligations portant 1ère hypothèque.
48-49 Vic. ch. 58, 1885....	19 sept. 1885.....	Pour acquérir le chemin de la R.-Nord.
49 Vic. ch. 9, 1886.....	30 mars 1886.....	Pour rembourser le prêt et clore les comptes.

CHEMIN DE FER DE LA RIVE-NORD.

En vertu de l'acte passé en 1885, 48-49 Vict., chap. 8, l'octroi d'une somme de \$1,500,000 fut autorisé comme subvention pour assurer aux convois et au trafic du chemin de fer Canadien du Pacifique le libre accès du port de Québec; par le moyen de cette subvention, le gouvernement devait acheter de la compagnie du Grand-Tronc le chemin de la Rive-Nord, et le transférer ou l'affermier à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

La dite somme de \$1,500,000 était répartie comme suit :

En vertu de l'acte 47 Vict., chap. 8 (*voir n° 23*), il était accordé, pour le prolongement du chemin depuis la jonction de Saint-Martin jusqu'à Québec, une subvention ne devant pas excéder..... \$960,000

Aussi, en vertu du même acte (*voir n° 34*), pour une ligne entre la jonction du chemin de fer Union-Jacques-Cartier et la jonction de Saint-Martin, une subvention ne devant pas excéder..... 200,000

Aussi, en vertu de l'acte 48-49 Vict., chap. 58 (*voir n° 64*), (qui unissait les deux subventions ci-dessus à l'obtention du libre accès depuis la jonction de Saint-Martin jusqu'à Québec, pour le chemin de fer Canadien du Pacifique) une autre subvention ne devant pas excéder..... 340,000

Total..... \$1,500,000

*De cette somme il a été affecté à l'achat du chemin.... 530,000

Balance..... \$970,000

Cette balance a été affectée à l'achat des obligations existant sur le chemin.

En vertu de conventions spéciales à cette fin portant la date du 19 septembre 1885, et exécutées sous l'autorité d'un arrêté du conseil pris le même jour, le dit chemin de la jonction de Saint-Martin à Québec a été acheté par le gouvernement et transféré à la compagnie du Pacifique.

Annexés au présent rapport se trouvent des diagrammes préparés par l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat et qui donnent, sous une forme comparative, la longueur des différentes routes transcontinentales de Liverpool à Yokohama, Japon, et Shanghai, Chine. La vitesse par rail est calculée à 32 milles à l'heure, et par steamer à 16 milles.

* Une somme additionnelle de \$35,373.04 a été provisoirement payée par le gouvernement à la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc pour transport de combustible. Cette somme a été remboursée par la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT EN EXPLOITATION.

Les différentes lignes exploitées et entretenues par l'Etat, pendant l'exercice clos le 30 juin 1887, étaient :—

	Milles.
Le chemin de fer Intercolonial et ses prolongements.....	880
“ “ de Prolongement-Est.....	80
“ “ de l'Ile du Prince-Edouard.....	212
L'embranchement de Windsor (entretien seulement).....	32
Total de milles.....	1,204

On trouvera plus loin des détails sur ces chemins de fer et leur exploitation. Ils sont donnés, à l'annexe n° 5, page 10, par l'ingénieur en chef et directeur général, et, dans les annexes suivantes, par le contrôleur général et d'autres officiers.

La ligne directe de la poste transatlantique, de la Pointe-Lévis à Halifax, a 688 milles de longueur.

La longueur des chemins en exploitation a été augmentée par l'achèvement de l'embranchement d'Indiantown, 14 milles de longueur.

Les comptes du revenu général de 1886-87 établissent comme suit la situation financière de ces lignes durant le dernier exercice. La longueur moyenne des chemins en exploitation pendant tout l'exercice a été de 1,191 milles, car l'embranchement d'Indiantown n'a été livré à la circulation que le 1er décembre 1887 :—

	Dépenses.	Recettes.	Profits.	Pertes.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Intercolonial	2,828,115 58	2,596,009 83	.....	232,105 75
Prolongement-Est.....	94,254 04	64,107 10	.....	30,146 94
Windsor (recettes, un tiers du total).....	26,042 33	25,327 58	.....	714 75
Ile du Prince-Edouard.....	204,237 45	155,303 37	.....	48,934 08
Déficit de l'exploitation.....	.....	.....	.....	311,901 52

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

LONGUEUR DE LA LIGNE.

Lignes des malles européennes.

	Milles.
De la Pointe-Lévis à la Rivière-du-Loup.....	126
De la Rivière-du-Loup à Moncton.....	374
De Moncton à Painsec.....	8
De Painsec à Truro.....	118
De Truro à Halifax.....	62
	688

Prolongements.

De Moncton à Saint-Jean.....	89
De Painsec à Shédiac.....	11
De Truro à Pictou.....	52
De la jonction Dalhousie à Dalhousie.....	7
Ligne de ceinture de Saint-Charles.....	14
Embranchement de Dartmouth.....	5
Embranchement d'Indiantown.....	14
	192
	880

Embranchements de quais.

	Milles.
De Rimouski au quai.....	2
De Newcastle, N. B., au quai en eau profonde.....	2
De Dorchester au quai d'embarquement.....	1
De Sackville au quai d'embarquement.....	0.5
De Stewiacke au quai.....	1
Rivière-du-Loup (ville) au quai.....	4
	10,5
	10,5

Compte du capital.

Le coût total du chemin et de son équipement, imputable au compte du capital, à la fin de l'exercice 1885-86, était, d'après le dernier rapport, de \$44,172,743.16.

Les dépenses portées au compte du capital durant l'exercice clos le 30 juin 1887, se répartissent comme suit :

[1887]

Prolongement d'Halifax.....	\$ 12,613 07	
Nouvelles améliorations à Saint-Jean.....	18,547 66	
Règlement de réclamations, etc., se rattachant à la construction du chemin de fer Inter- colonial	4,146 35	
Matériel roulant.....	67,516 37	
Voitures-dortoirs.....	14,237 11	
Application des freins à air comprimé aux locomotives	78,506 94	
Embranchement de Saint-Charles.....	230,103 79	
Embranchement de Dartmouth.....	5,334 92	
Embranchement de Dalhousie.....	2,082 50	
Embranchement de la Rivière-du-Loup (ville).	6,938 87	
Embranchement d'Indiantown	9,141 45	
Embranchement de la ville de Pictou.....	248,133 48	
Somme payée sur jugement dans la cause du chemin de fer Windsor et Annapolis vs. chemin de fer des Comtés de l'Ouest et la Reine.....	125,936 75	
		<u>\$823,239 26</u>
Soit, au 30 juin 1887, un total de dépenses de.....	\$44,995,982 42	

Compte du revenu.

Les recettes brutes de l'exercice ont été de.....	\$2,596,009 83
Les frais d'exploitation ont été de.....	2,828,115 58
	<u>Excédant des dépenses sur les recettes..... \$ 232,105 75</u>
Les recettes brutes, comparées à celles de l'exercice précédent, accusent une augmentation de.....	\$ 212,809 06
La valeur du matériel, à la fin de l'exercice 1886-1887, y compris les rails d'acier et le combustible, était de.....	\$ 678,109 97

Le nombre de milles parcourus par les locomotives, durant l'exercice et le précédent, a été :

	Milles.
1886-87.....	5,466,488
1885-86.....	4,823,353
	<u>Augmentation..... 643,135</u>

Le nombre de milles parcourus par les wagons, durant l'exercice et le précédent, a été :

1886-87	52,001,928
1885-86	47,211,083

Augmentation	<u>4,790,845</u>
--------------------	------------------

Le nombre de milles parcourus par les convois, durant l'exercice et le précédent, a été :

1886-87	4,512,599
1885-86	4,039,877

Augmentation	<u>472,722</u>
--------------------	----------------

Les frais d'exploitation par mille parcouru par les locomotives, ont été :

	Cents.
1886-87	51·74
1885-86	51 61

Augmentation.....	<u>0·13</u>
-------------------	-------------

Les frais d'exploitation par mille parcouru par les convois, ont été :

1886-87	62·67
1885-86	61·61

Augmentation	<u>1·06</u>
--------------------	-------------

Dépenses par mille de chemin de fer :

1886-87	3,265 72
1885-86	2,891 10

Augmentation	<u>374 62</u>
--------------------	---------------

Le tonnage brut voituré a été :

	Tons.
1886-87	1,131,334
1885-86	1,008,545

Augmentation	<u>122,789</u>
--------------------	----------------

Le nombre total des voyageurs a été :

1886-87	940,144
1885-86	889,864

Augmentation	<u>50,280</u>
--------------------	---------------

Comparaison faite avec l'exercice précédent, nous constatons pour le dernier une augmentation de 50,280 dans le nombre des voyageurs, de 122,789 tonneaux dans la quantité du fret, et de \$212,809,06 dans les recettes du chemin. Les dépenses ont excédé les recettes de la somme considérable de \$432,105.75 ; mais, comme dans les exercices précédents, les frais de l'exploitation de l'Intercolonial ont été mis avec les déboursés pour travaux d'amélioration, etc., qui sont ordinairement portés au compte du capital, et c'est en grande partie à cela qu'est due l'importance des dépenses de l'exercice. Les tempêtes de neige exceptionnellement fortes de l'hiver dernier ont occasionné des déboursés énormes ; la dépense directe pour déblaiement de la neige s'est élevée à \$92,000, plus du double de la moyenne des frais de ce chef pendant les six hivers précédents, et les déboursés indirects peuvent être portés à \$100,000.

On a continué de substituer des rails d'acier de 67 lbs. aux rails de 56 lbs. en usage, et cette substitution très dispendieuse a été faite sur une longueur de 78 milles.

On a fait 43 milles de clôtures d'un nouveau modèle, 40 nouvelles voies d'évitement, et plusieurs autres travaux d'amélioration qui sont énumérés dans les rapports publiés aux annexes.

L'augmentation du trafic s'est produite cette année particulièrement dans les articles suivants : la farine, le grain, le bois de service, le bétail et la houille. Quant à ce dernier article dont le développement a une grande importance pour les districts houillers et les provinces supérieures, l'augmentation s'accroît davantage depuis quelques années ; la quantité de houille voiturée l'année dernière a été de 175,512 tonnes, contre 165,791 l'année précédente, et 570 en 1879. Le prix modique du transport, et la distance de traction des wagons pour retourner aux mines à vide fait que ce trafic, avantageux pour le pays, ne rétribue pas le chemin.

Le service des voitures-dortoirs a été conduit par le département, et l'établissement du même service pour les voyageurs de seconde a donné la plus entière satisfaction. Des wagons-lits sont attachés aux convois qui desservent les paquebots-poste à Rimouski en été et à Halifax en hiver. Ce service de la poste en été est fait avec une rapidité et une régularité que les tempêtes de neige, en bloquant le chemin, rendent souvent impossibles.

On trouvera à la page 11 des Annexes un tableau qui fait connaître, avec les recettes annuelles, la quantité de fret et le nombre de voyageurs qui ont été transportés chaque année depuis 1876-77, époque où le chemin de fer a été livré à la circulation.

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Cet embranchement, qui a 32 milles de longueur, est encore exploité par la compagnie du chemin de fer de Windsor à Annapolis, à condition que la compa-

gnie paie tous les frais se rattachant à son exploitation et qu'elle garde les deux tiers des recettes brutes, l'État recevant l'autre tiers et se chargeant de tous les frais d'entretien.

L'administration et la surveillance de l'entretien des travaux sont aux frais de l'Intercolonial, dont le principal officier est chargé de ce soin.

Voici l'état des recettes et dépenses de l'exercice clos le 30 juin 1887 :

Frais d'entretien de la voie et des travaux d'art.....	\$26,042 33
Recettes brutes, au crédit du gouvernement.....	25,327 58

Excédant de la dépense.....	<u>715 75</u>
-----------------------------	---------------

Comparaison des recettes du gouvernement avec celles de l'exercice précédent :—

1886-87	\$25,327 58
1885-86	23,658 11

Augmentation.....	<u>1,669 47</u>
-------------------	-----------------

Comparaison des dépenses avec celles de l'exercice précédent :—

1886-87	\$26,042 33
1885-86	19,229 49

Augmentation	<u>\$ 6,812 84</u>
--------------------	--------------------

L'augmentation des dépenses du dernier exercice a été causée par la substitution de rails d'acier aux rails de fer sur une partie du chemin, par la construction d'une nouvelle gare et d'un hangar à marchandises, et par l'établissement de nouvelles voies d'évitement.

La ligne est en bon état.

CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

Cette ligne de chemin de fer a 80 milles de long ; elle s'étend de l'embranchement de Pictou du chemin de fer Intercolonial, New-Glasgow, à Port-Mulgrave, sur le détroit de Canso, et se raccorde de là au Cap-Breton par le moyen d'un bateau-passeur.

Cette ligne et son équipement furent, le 9 janvier 1884, achetés par le gouvernement fédéral du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, en même temps que les droits que possédait ce dernier sur l'embranchement de Pictou, entre Truro et Pictou, ainsi que le bateau-passeur construit pour faire le service du détroit de Canso.

Un personnel d'employés, dirigés par des officiers supérieurs de l'Intercolonial, administre le chemin.

Au 30 juin 1887, le prix de revient du chemin et de son équipement s'élevait à \$1,284,495.76 ; il n'a rien été ajouté au capital pendant l'exercice.

Les dépenses se sont élevées à..... \$94,254 04

Les recettes à..... 64,107 10

Déficit..... \$30,146 94

Le recettes du chemin, comparaison faite avec l'exercice 1885-86, accusent une diminution de \$2,786.01 ; ce résultat est dû, comme l'année dernière, au fait que le trafic de poisson qui venait du détroit de Canso a été supprimé, les Américains n'ayant plus la permission de débarquer leur poisson au Canada.

Les dépenses du dernier exercice ont été un peu moindre que celles du précédent. Elles ont couvert une somme de \$28,980.65 pour rénovation de traverses et constructions de clôtures.

Les communication entre Port-Mulgrave et Halifax ont été rendues plus faciles par la circulation d'un train direct qui est d'une grande utilité pour les voyageurs du Cap-Breton.

EMBRANCHEMENT D'INDIANTOWN.

Cet embranchement de l'Intercolonial part de la station Derby et va jusqu'à Indiantown, sur la rivière Miramichi Sud-Ouest, distance de 14 milles. Les travaux avaient été donnés à l'entreprise au mois de septembre 1884. Le chemin est maintenant terminé et exploité.

EMBRANCHEMENT DE LA VILLE DE PICTOU.

Au cours de la session de 1886, le parlement vota un crédit pour la construction d'un embranchement de l'Intercolonial depuis Stellarton, ou près de là jusqu'à la ville de Pictou. Le 17 novembre, un arrêté du conseil fut édicté approuvant un tracé d'après lequel la longueur de la ligne sera de 13.84 milles, et autorisant l'exécution des travaux. En conséquence, des contrats furent passés à cette fin le 22 décembre 1886. Quoiqu'ils ne fussent pas encore terminés à la clôture de l'exercice, les travaux sont très avancés.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

LONGUEUR DE LA LIGNE.

	Milles.
De Tignish à Royalty-Junction.....	113½
De Royalty-Junction à Mount-Stewart.....	20
De Mount-Stewart à Georgetown....	21

— 154½

PROLONGEMENTS.

	Milles.
Embranchement du Cap-Traverse, de la ligne de comté au Cap-Traverse.....	13
De Royalty-Junction à Charlottetown..	5
De Mount-Stewart à Souris.....	39
	<u>57</u>
	<u>211½</u>

Compte du capital.

Le coût total du chemin et de son équipement, imputable au compte du capital à la fin de l'exercice 1885-86, était.....	\$3,735,980 89
La dépense portée à ce compte pour l'exercice clos le 30 juin 1887, étant la somme déboursée pour nouvel hangar à charbon et l'agrandissement de la cour à Charlottetown.....	5,800 00
	<u>5,800 00</u>
Total de la dépense au compte du capital, le 30 juin 1887.....	<u>\$3,741,780 89</u>

Compte du revenu.

Les frais d'exploitation et les recettes de l'exercice terminé le 30 juin 1887, ont été :—

Dépenses brutes.....	\$ 204,237 45
Recettes brutes	155,303 37
	<u>155,303 37</u>
Excédant des dépenses sur les recettes.....	\$ 48,934 08

Les recettes brutes des deux derniers exercices ont été :—

1885-1886.....	\$ 155,584 36
1886-87.....	155,303 37
	<u>155,303 37</u>
Diminution... ..	\$ 280 99

Les dépenses totales des deux mêmes exercices ont été :—

1885-86.....	\$ 216,744 34
1886 87.....	204,237 45
	<u>204,237 45</u>
Diminution.....	\$ 12,506 89

Le nombre de milles parcourus par les locomotives a été :—	
	Milles.
1886-87... ..	316,763
1885-86... ..	310,434
Augmentation.....	6,329

Le nombre de milles parcourus par les convois a été :—	
1885-86.....	249,848
1886-87.....	248,864
Diminution.....	984

Le nombre de milles parcourus par les wagons a été :	
1885-86.....	1,235,647
1886-87.....	1,249,892
Augmentation.....	14,245

La valeur des approvisionnements en magasins, au 31 juin 1887, était de \$114,155.41.

Le chemin et son équipement ont été entretenus dans un état satisfaisant.

EMBRANCHEMENT DU CAP-TRAVERSE.

Cette ligne a été ouverte à la circulation le 22 janvier 1885. Elle a pour objet de faciliter la communication entre le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard et l'Intercolonial. L'embranchement part du chemin de fer de l'Île, à la station de la ligne du comté, et s'étend jusqu'au Cap-Traverse, distance de 13 milles. De ce point au Cap-Tormentine, sur la terre ferme, la distance est de 9 milles par le détroit. Ici, par la ligne de la Compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et l'Île du Prince-Edouard, longue d'à peu près 40 milles, raccordement est fait avec l'Intercolonial à Sackville. Le Cap-Traverse est le lieu d'atterrissement des bateaux d'hiver. Ce service des bateaux d'hiver est contrôlé par le ministre de la marine, et des trains spéciaux y amènent et en rapportent les malles. Il est fait d'une manière satisfaisante.

CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE CARLETON.

En l'année 1885, le parlement a voté une somme de \$85,000 "pour acheter le chemin de fer d'embranchement de Carleton, avec quai et lots de ville et toute autre propriété de la compagnie" propriétaire de chemin, "la compagnie du chemin de fer d'embranchement de Carleton, cité de Saint-Jean," le dit chemin partant de Fairville, où il se raccorde à la ligne de la compagnie du chemin de fer

du Nouveau-Brunswick, et allant à Carleton sur le côté sud de la rivière Saint-Jean, N.-B., distance de $3\frac{68}{100}$ milles. L'année suivante, un acte, 49 Vict., chap. 16, fut passé, exposant que 4,700 des 5,000 actions du capital social de la compagnie avaient été achetées par le gouvernement, déclarant que le chemin était à l'avantage général du Canada, et autorisant l'émission d'une proclamation, avec ou sans l'achat des actions restantes, qui remettait le chemin à la Couronne.

Au mois d'octobre 1887, toutes les actions étaient achetées, sauf 33 dont la valeur se chiffre par \$552, et le 5, sous l'autorité d'un arrêté du conseil portant la même date, une proclamation était émanée déclarant que le chemin appartiendrait à la couronne à partir du 8 de ce mois. Le 1er janvier 1886, une convention a été passée entre le chemin de fer Intercolonial et la compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick pour échanger le droit de circulation sur l'embranchement de Carleton et la partie de la ligne de la compagnie comprise entre Fairville et le pont de Saint-Jean.

SUBVENTIONS.

En vertu d'actes indiqués plus loin, le gouverneur en conseil est autorisé à accorder de l'aide pécuniaire, subordonnée à certaines conditions, pour la construction de différentes lignes de chemin de fer dans tout le Canada, savoir :—

Par l'acte 45 Vict., chap. 14 (1882) (Sanctionné le 17 mai 1882) :—

1. Pour un chemin de fer entre Gravenhurst et Callander, tous deux dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas \$6,000 par mille, ni excédant en tout..... \$660,000

(NOTE.—Nouvelle subvention en vertu de la 46e Vict., chap. 25.)

2. Pour un chemin de fer entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean, tous deux dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, ni excédant en tout..... \$384,000

(NOTE.—Nouvelle subvention en vertu des 46 Vict., chap. 25 ; 48-49 Vict., chap. 59 ; 49 Vict., chap. 10, et 50-51 Vict., chap. 24.)

3. Un chemin de fer entre un point du chemin de fer Intercolonial à la Rivière-du-Loup ou la Rivière-Ouelle, dans la province de Québec, ou un point situé entre ces deux localités, et Edmundston, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, ni excédant en tout..... 240,000

(NOTE.—Nouvelle subvention en vertu de la 48-49 Vict., chap. 59.)

4. Un chemin de fer entre Oxford et New-Glasgow, tous deux dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention n'excédant pas \$3,200, ni excédant en tout..... 224,000

(NOTE.—Nouvelle subvention, comme partie d'une ligne allant à Sydney ou Louisbourg, en vertu de la 47e Vict., chap. 8.)

Les dites subventions devant être accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de terminer les dits chemins de fer, respectivement, dans un délai raisonnable qui sera fixé par arrêté du conseil, et en conformité de plans et devis qui seront approuvés par le gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue entre la compagnie et le gouvernement, et que le gouvernement a la faculté de conclure,—et seront payables à même le fonds consolidé de revenu du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer, en proportion de la valeur de la section ainsi achevée relativement à l'ensemble de l'entreprise, cette proportion devant être établie par un rapport du dit ministre; pourvu toujours que l'octroi de ces bonis ou subventions soit subordonné à telles conditions ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur offrir toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le gouverneur en conseil pourra prescrire.

Par l'Acte spécial 45 Vict., chap. 55 (1882). (Sanctionné le 17 mai 1882.)

5. Une convention accordée à la "Compagnie du chemin de fer de Transport Maritime de Chignectou," pourvu que la compagnie construisît, entretînt et exploitât un chemin de fer à navires, à être approuvé par le gouvernement, à travers l'isthme de Chignectou depuis le golfe Saint-Laurent jusqu'à la baie de Fundy,—par année, pendant vingt-cinq ans. \$150,00

(NOTE.—Modifiée par l'Acte spécial 49 Vict., chap. 18.)

Par l'acte 43 Vict., chap. 25 (1883) (Sanctionné le 25 mai 1883):—

6. A la compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs, pour 100 milles de son chemin, à partir de Métapédiac, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à Paspébiac, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$320,000

(NOTE—Voir aussi 49 Vict., chap. 17, par la nouvelle subvention.)

7. A la compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour 36 milles de son chemin, à partir d'un point près de Bathurst, jusqu'à Caraquette, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 115,200

(NOTE—Subventionnée de nouveau par la 47e Vic., chap. 8, et la 50-51 Vic., chap. 24)

8. A la compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Gatineau, pour la première section de 50 milles de son chemin, à partir de la station de Hull, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$160,000

(NOTE.—*Annulée par la 48-49e Vic., chap. 59.*)

9. A la compagnie du chemin de fer de la Grande Ligne Directe entre l'Amérique et l'Europe, pour 80 milles de son chemin, de Canso à Louisbourg ou Sydney, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. 256,000

(NOTE.—*Ceci fut modifié par l'acte 47 Vict., chap. 8, sec. 2, les mots " A la compagnie de chemin de fer de la Grande Ligne Directe entre l'Amérique et l'Europe " étant retranchés, et le mot " le " remplaçant le mot " son " et les mots " pour 80 milles de " étant omis. Subventionnée de nouveau par la 47e Vict., chap. 8, comme partie de la ligne entre la station d'Oxford et Sydney ou Louisbourg, finalement autorisés comme ligne d'Etat par l'Acte 49 Vict., chap. 14.*)

10. A la compagnie du chemin de fer Intercolonial, pour 49 milles de son chemin, depuis Sherbrooke, dans la province de Québec, jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$156,800

En rapport avec le prolongement de ce chemin à travers le Maine, pour se relier au Nouveau-Brunswick à Vanceborough, ou près ou au sud de ce point.

11. A la compagnie du chemin de fer *Northern and Western*, pour 32 milles de son chemin, à partir du chemin de fer Intercolonial, près de la Miramichi, jusque chez Moran, près du village de Demphy, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 102,400

(NOTE.—*Annulée par la 47e Vic., chap. 8.*)

12. A la compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental, pour la première section de 50 milles de son chemin au delà de Saint-Jérôme, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 160,000

(NOTE.—*Annulée par la 49e Vic., chap. 10.*)

13. A la compagnie du chemin de fer de Napance, Tamworth et Québec, pour 28 milles de son chemin, de Napance à Tamworth, dans la province d'Ontario, une subvention

ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$ 89,600

- 14.** A la compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour 25 milles de son chemin, de Saint-Raymond au lac Saint-Jean, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 80,000

En sus de la subvention accordée par l'Acte quarante-cinq Victoria, chapitre quatorze.

(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par les 48-49e Vic., chap. 59, 49 Vict., chap. 10, et 50-51 Vict., chap. 24.*)

- 15.** Pour un chemin de fer à partir du chemin de fer Intercolonial, à Petitcodiac, jusqu'à Havelock-Corner, dans la province du Nouveau-Brunswick—12 milles—une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 38,400

- 16.** Pour un chemin de fer depuis Gravenhurst jusqu'à Callander—110 milles—une subvention ne dépassant pas \$6,000 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 660,000

En sus de la subvention accordée par l'Acte quarante-cinq Victoria, chapitre quatorze.

“ Les neuf subventions en premier lieu mentionnées devant être accordées respectivement aux compagnies ci-dessus désignées, et les deux subventions en dernier lieu mentionnées devant être accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de terminer les dits chemins de fer respectivement ; et les onze lignes ci-dessus mentionnées, ainsi que toutes les lignes de chemins de fer au sujet desquelles il est prescrit, par l'Acte quarante-cinq Victoria, chapitre quatorze, que des subventions peuvent être accordées, seront commencées sous deux ans à compter du premier jour de juillet prochain et terminées dans un délai raisonnable ne devant pas dépasser quatre ans à compter de la passation du présent acte, qui sera fixé par arrêté du conseil, et en conformité de plans et devis qui seront approuvés par le gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue entre chaque compagnie et le gouvernement, et que le gouvernement a la faculté de conclure ; et toutes les dites subventions autorisées par le présent acte, respectivement, seront payables à même le fonds consolidé de revenu du Canada, par versement, lors de l'achèvement de chaque section de pas moins de dix milles de chemin de fer, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par un rapport du dit ministre ; pourvu toujours que l'octroi de ces subventions soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les

chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par millé, que le gouverneur en conseil pourra prescrire.”

Par l'acte spécial 46 Vict., chap. 26 (1883) (*Sanctionné le 25 mai 1883*) :—

- 17.** Avance à la “ Compagnie de Pont et de Prolongement de chemin de fer de Saint-Jean,” pour lui permettre de construire un pont de chemin de fer traversant la rivière Saint-Jean, N.-B., et aboutissant à quelque point du chemin de fer Intercolonial, cette avance, qui sera garantie par une hypothèque sur la totalité de ses biens, ne devra pas dépasser 80 pour 100 des dépenses faites, ni une somme totale de..... \$500,000

Par l'acte 47 Vict., chap. 8 (1884) (*Sanctionné le 19 avril 1884*) :—

- 18.** Au gouvernement de la province de Québec pour avoir construit le chemin de fer de Québec à Ottawa, formant le raccordement entre les côtes de l'Atlantique et du Pacifique, *viâ* les chemins de fer Intercolonial et Canadien du Pacifique, et constituant comme tel une entreprise d'utilité nationale et non provinciale seulement, une subvention ne dépassant pas \$61,000 par mille, pour la partie entre Montréal et Québec, 150 milles, et n'excédant pas en totalité..... 954,000
- 19.** Et pour la partie entre Montréal et Ottawa, 120 milles, \$12,000 par mille, et n'excédant pas en totalité. 1,440,000
- 20.** Pour la construction d'un chemin de fer reliant Montréal aux ports de Saint-Jean et d'Halifax, par la route la plus courte et la plus praticable, après un rapport d'ingénieurs compétents, une subvention n'excédant pas \$170,000 par année, pendant quinze ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux. Par année pendant 15 ans..... 170,000

(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par l'acte 48-49 Vic., ch. 58, art. 1, parag. 2.*)

- 21.** Pour la construction d'un chemin de fer entre la station d'Oxford, sur le chemin de fer Intercolonial, et Sydney ou Louisbourg, une subvention n'excédant pas \$30,000 par année, pendant quinze ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entre-

prendra les travaux en sus des subventions octroyées antérieurement, et aussi l'affermage ou le transfert à telle compagnie du chemin de fer de Prolongement-Est depuis New-Glasgow jusqu'à Canso, avec son équipement actuel. Par année pendant 15 ans..... \$ 30,000.

(NOTE.—*Autorisé comme chemin de fer d'Etat par la 49e Vict., chap. 14.*)

22. A la compagnie du chemin de fer de Québec-Central, pour une ligne de chemin de fer à partir de la jonction de la Beauce jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 211,200

23. Pour le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique depuis son terminus à la jonction de Saint-Martin, près Montréal, ou depuis quelque autre point du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'au port de Québec, en telle manière qui sera approuvée par le gouverneur en conseil, une subvention ne dépassant pas \$6,000 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 960,000

(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par l'acte 48-49 Vic. ch. 58, sec. 2. Voir aussi, ci-dessous, subvention pour une ligne entre la jonction Jacques-Cartier et la jonction Saint-Martin, ces deux subventions étant réunies par l'acte en dernier lieu mentionné.*)

24. A la compagnie du chemin de fer d'Irondale, Bancroft et Ottawa, pour un chemin de fer à partir de l'embranchement Victoria du chemin de fer Midland, jusqu'au village de Bancroft, dans le township de Dungannon, comté d'Hastings, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$160,000

25. Au chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique, pour une ligne de chemin de fer entre Hull ou Aylmer ou Pembroke, pourvu que la rivière Ottawa soit traversée à quelque point non à l'est de Lapasse, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 272,000

26. A la compagnie du chemin de fer de la Gatineau, pour une ligne de chemin de fer de Kazuabazua au Désert, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 160,000

(NOTE.—*Annulée par l'acte 48-49 Vic., ch. 59.*)

27. A la compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec, pour une voie ferrée de Tamworth à Bogart.

et Bridgewater, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$ 70,400

(NOTE.—*Annulée par l'acte 48-49 Vic., ch. 59.*)

28. A la compagnie du chemin de fer de Montréal et Occidental, pour une voie ferrée partant de l'extrémité de la ligne subventionnée à la session maintenant dernière du parlement, et se dirigeant vers le Désert, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 160,000

(NOTE.—*Annulée par l'acte 48-49 Vic., ch. 10.*)

29. A la compagnie du chemin de fer *Northern and Western*, pour une voie ferrée de Frédéricton à la rivière Miramichi, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (au lieu de la subvention proposée en 1883)..... 128,000

(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par l'acte 48-49 Vic., ch. 59, et par l'acte 49 Vic., ch. 10.*)

30. A la compagnie du chemin de fer Erié et Huron, pour une voie ferrée de Wallaceburg à Sarnia, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000

31. A la compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario, pour une voie ferrée de Cornwall à Perth, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... 262,400

(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par l'acte 50-51 Vict., ch. 24.*)

32. A la compagnie du chemin de fer de Kingston à Pembroke, pour une voie ferrée de Mississipi à Renfrew, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 48,000

33. A la compagnie du chemin de fer le Grand-Nord, pour la partie de sa ligne entre Saint-Jérôme et New-Glasgow, dans le comté de Terrebonne, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. 32,000

34. Pour une ligne de chemin de fer et un pont entre la jonction du chemin de fer Union Jacques-Cartier avec le chemin de fer Canadien du Pacifique et la jonction de Saint-Martin, reliant le chemin de fer Union-Jacques-Cartier au chemin de fer de la Rive-Nord proprement dit, une subvention n'excédant pas en totalité..... 200,000

(NOTE.—*Voir l'acte 48-49 Vic., ch. 58, sec. 2.*)

- 35.** Pour une ligne de chemin de fer de Richibouctou à Saint-Louis, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$ 22,400
- 36.** Pour une ligne de chemin de fer de Hopewell à Alma, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 51,200
- 37.** Pour une ligne de chemin de fer de Saint-André à Lachute, dans le comté d'Argenteuil, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 22,400

(NOTE.—*Annulée par la 49e Vic., ch. 10.*)

- 38.** Pour une ligne de chemin de fer des Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, au lac Edouard, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 217,600

(NOTE.—*Annulées par la 48-49e Vic., ch. 59.*)

- 39.** Pour une ligne de chemin de fer d'Annapolis à Digby, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 64,000

(NOTE.—*Voir conventions autorisées par l'acte 50-51 Vic., ch. 25.*)

- 40.** Pour une ligne du chemin de fer Central, à partir de la tête du Grand-Lac jusqu'au chemin de fer Intercolonial, entre Sussex et Saint-Jean, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 128,000
- 41.** À la compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour le prolongement de la ligne du chemin de Caraquette au havre de Shippagan, dans la province du Nouveau-Brunswick; une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 76,800

(NOTE.—*Outre la subvention accordée par la 46e Vic., ch. 25; subventionnée de nouveau par la 42e Vic., ch. 10.*)

- 42.** Pour un embranchement du chemin de fer Intercolonial, partant de la Métapédiac et se dirigeant à l'est sur Paspébiac, vingt milles, dans la province de Québec, une somme n'excédant pas en totalité..... 300,000
- 43.** Pour un embranchement du chemin de fer Intercolonial, de la station de Derby à Indiantown, quatorze milles, une somme n'excédant pas en totalité..... 140,000

“ Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;— les autres subventions seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu’elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour de juillet prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par ordre en conseil,—à l’exception de la ligne mentionnée dans la quatrième section du présent acte, qui devra être commencée sous un an,—et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l’approbation du gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds consolidé de revenu du Canada, par versements, lors de l’achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l’entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre. Les subventions de la province de Québec seront capitalisées et l’intérêt en sera payé aux époques et de la manière dont le gouvernement du Canada conviendra avec le gouvernement de la dite province; les deux subventions en dernier lieu mentionnées dans la liste sont pour des travaux qui seront construits par le gouvernement du Canada.

“ Pourvu toujours que l’octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées, respectivement, soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d’assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le gouverneur en conseil pourra prescrire.”

Par l’acte spécial 47 Vict., chap. 6 (1884) (Sanctionné le 19 avril 1884):

44. Relativement à une convention passée avec la province de la Colombie-Anglaise, autorité était conférée d’accorder, *inter alia*, une subvention à la “ compagnie du chemin de fer Esquimalt et Nanaimo ” pour l’aider à construire une ligne de chemin de fer et de télégraphe entre les points nommés; la dite subvention consistant en terres dont les limites sont fixées par l’acte, et en argent

\$750,000

Par l'acte 48-49 Vic., chap. 59 (1884) (Sanctionné le 20 juillet 1885) :

- | | | |
|------------|--|-----------|
| 45. | A la compagnie de chemin de fer et de pont d'Ottawa, Waddington et New-York, pour une voie ferrée d'Ottawa à Waddington, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité | \$166,400 |
| 46. | A la compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Île du Prince-Edouard, pour une voie ferrée de Sackville au détroit de Northumberland, à ou près Cap Tormentine, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité | 118,400 |
| 47. | A la compagnie du chemin de fer de Montréal à Sorel pour une voie ferrée de Saint-Laurent à Sorel, une subvention ne dépassant pas \$1,600 par mille, et n'excédant pas en totalité | 72,000 |
| 48. | A la compagnie du chemin de fer de Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie, pour une voie ferrée de Brockville à Westport, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité | 128,000 |
| 49. | A la compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour une voie ferrée depuis sa jonction sur le chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Saint-Raymond, à condition que la compagnie prolonge sa voie jusqu'à un point 50 milles au nord de Saint-Raymond, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité | 96,000 |

(NOTE.—*Outre la subvention accordée par les actes 45 Vic., ch. 14, et 46 Vic., ch. 25.*)

- | | | |
|------------|--|--------|
| 50. | A la compagnie du chemin de fer Northern and Western, pour une voie ferrée depuis l'extrémité nord des 40 milles subventionnés entre Frédéricton et la Rivière Miramichi par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, jusqu'à Boiestown, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité | 19,200 |
| 51. | A la compagnie du chemin de fer de jonction de Montréal et Champlain, pour une voie ferrée de Brosseau à Dundee, une subvention ne dépassant pas \$500 par mille, et n'excédant pas en totalité | 30,000 |

(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par l'acte 50-51 Vic., ch. 24.*)

- | | | |
|------------|---|--|
| 52. | A la compagnie du chemin de fer de Colonisation de la Baie du Tonnerre, pour une voie ferrée depuis la station Murillo du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à | |
|------------|---|--|

l'extrémité est du lac au Poisson-Blanc, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$ 92,000

53. A la compagnie du chemin de fer Ontario-Central, pour une voie ferrée depuis Coe-Hill ou Rathburn, jusqu'à Bancroft, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 64,000

54. A la compagnie du chemin de fer de Belleville et Hastings-Nord, pour une voie ferrée depuis le village de Madoc jusqu'à la jonction avec le chemin de fer Ontario-Central à Eldorado, une subvention ne dépassant pas \$1,500 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 10,500

(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par la 49e Vict., chap. 10.*)

55. Pour une ligne de chemin de fer depuis le Long-Sault jusqu'au pied du lac Témiscamingue, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... 25,600

(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par la 49e Vict., chap. 10, et le tout modifié par l'acte 50-51 Vict., chap. 24.*)

56. Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer du Sud du Canada, près Comber, jusqu'au lac Erié, à ou près le village de Leamington, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 44,800

(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par l'acte 50-51 Vict., chap. 24.*)

57. A la compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec, pour une voie ferrée de Tamworth à Bogart et Bridgewater, 16 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, une subvention de..... 70,000

(NOTE.—*Annulée par la 49e Vict., chap. 10.*)

58. A la compagnie du chemin de fer de la Gatineau, pour une voie ferrée se dirigeant de la station de Hull vers Le Désert, une distance de 62 milles, au lieu des subventions accordées par les actes 46 Victoria, chapitre 25, et 47 Victoria, chapitre 8, une subvention de..... 320,000

(NOTE.—*Substituée.*)

59. Pour une ligne de chemin de fer depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer du Lac Saint-Jean, une distance d'environ 50 milles, au lieu de la subvention accordée

par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, pour une ligne de chemin de fer des Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, au lac Edouard, une subvention de..... \$217,600

(NOTE.—*Annulée par l'acte 50-51 Vict., chap. 24.*)

60. A la compagnie du chemin de fer Atlantique Canadien, pour une voie ferrée depuis Valleyfield jusqu'à un point à un mille et demi à l'ouest de Johnson, une subvention ne dépassant pas \$1,600 par mille; et depuis un mille et demi à l'ouest de Johnson jusqu'à Lacolle; aussi depuis son terminus actuel à Ottawa jusqu'aux chutes de la Chaudière, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000

(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par la 49e Vict., chap. 10, et pour son pont sur le Saint-Laurent par la 50-51 Vict., chap. 24.*)

61. Pour une ligne de chemin de fer depuis Indiantown, *via* la vallée de Miramichi, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer *Northern and Western* à ou près Boiestown, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... 140,800

“ Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;— les autres subventions seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du ministre.

“ Pourvu toujours que l'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées respectivement, soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des

droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le gouverneur en conseil pourra prescrire.”

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 58 (1885) (*Sanctionné le 20 juillet 1885*) :

- 62.** “ Pour un chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Interecolonial, à la Rivière-du-Loup ou à la Rivière-Ouelle, dans la province de Québec, jusqu'à Edmundston, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas deux mille huit cents piastres par mille pour soixante-quinze milles, et six mille piastres par mille pour huit milles, et n'excédant pas en totalité deux cent cinquante-huit mille piastres,—la dite subvention devant être en sus de celle dont l'octroi a été autorisé pour aider à la construction du dit chemin de fer sous l'autorité de l'acte de la quarante-cinquième Victoria, chapitre quatorze, et devant constituer, avec la subvention ainsi autorisée, un octroi n'excédant pas en totalité quatre cent quatre-vingt-dix-huit mille piastres, et devant être accordée pour le dit chemin de fer aux termes et conditions spécifiés au dit acte, et être payable à même le fonds de revenu consolidé du Canada ; et dans le but de constituer en corporation les personnes qui entreprendront la construction du dit chemin de fer, ainsi que celles qui s'associeront à elles dans cette entreprise, le gouverneur pourra leur accorder sous le nom de corporation qu'il jugera à propos, une charte leur conférant toutes les immunités et tous les privilèges et pouvoirs nécessaires à ces fins, lesquels seront identiques aux immunités, privilèges et pouvoirs conférés aux compagnies de chemin de fer au cours de la présente session, que le gouverneur jugera les plus utiles ou les plus propres à la réalisation de la dite entreprise ; et cette charte étant publiée dans la *Gazette du Canada*, avec tout arrêté ou tous arrêtés en conseils s'y rattachant, aura la même force et le même effet que si elle était un acte du parlement du Canada.”
- (*Additionnelle*)..... \$258,000

- 63.** “ Pour une ligne de chemin de fer partant de la rive sud du fleuve Saint-Laurent, vis-à-vis ou près de Montréal, et allant aux ports de St.-Andrews, St-Jean et Halifax, *via* Sherbrooke, le lac Moosehead, Mettawamkeag, Har-

vey, Frédériciton et Salisbury, une subvention n'excédant pas quatre-vingt mille piastres par an pendant vingt ans, formant en totalité, avec la subvention autorisée par l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, pour une ligne de chemin de fer reliant Montréal aux dits ports de Saint-Jean et d'Halifax par la route praticable la plus courte possible, laquelle se trouve être la ligne décrite ci-dessus, un octroi n'excédant pas en totalité deux cent cinquante mille piastres par an, dont le tout sera versé en aide à la construction de cette ligne pendant une période de vingt ans, ou il sera donné une garantie pour pareille somme pendant une semblable période comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux,—la dite subvention devant être accordée aux termes et conditions spécifiés, et payable à même le fonds du revenu consolidé en manière prescrite par l'acte en dernier lieu mentionné à l'égard de la subvention autorisée par le dit acte pour aider à la construction de la dite ligne de chemin de fer." Par année pendant vingt ans (*additionnelle*).... \$80,000

64. "Le gouverneur en conseil pourra accorder une nouvelle subvention pour aider à obtenir un libre accès, tel que ci-après décrit, pour les trains et le trafic de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique à partir de la jonction de Saint-Martin, près de Montréal, ou de quelque autre point sur le dit chemin de fer qui sera choisi par la compagnie, jusqu'au havre de Québec, en telle manière qui sera approuvée par le gouverneur en conseil, savoir : une subvention additionnelle, n'excédant pas trois cent quarante mille piastres, constituant—avec la subvention autorisée par le dit acte en dernier lieu mentionné pour faciliter le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Québec, et avec la subvention aussi autorisée par le dit acte pour aider à la construction d'une ligne reliant le chemin de fer Canadien du Pacifique avec le chemin de fer de la Rive-Nord proprement dit, à la jonction Jacques-Cartier (lesquelles subventions seront applicables au dit objet en premier lieu mentionné),—une somme n'excédant pas en totalité le chiffre de un million cinq cent mille piastres, payable à même le fonds du revenu consolidé du Canada." (*Additionnelle*)..... 340,000

Cet acte stipule de plus à ce sujet comme suit :

“ S'il était opportun d'en agir ainsi afin de faciliter l'obtention de tel accès, le gouverneur en conseil pourra acquérir le chemin de fer de la Rive-Nord, et pourra affecter la dite somme d'un million cinq cent mille piastres, ou toute autre partie de cette somme, pour aider à cette acquisition ; et, après cette acquisition, il pourra transférer et céder ou louer le dit chemin de fer à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, sujet aux obligations que le gouvernement aura contractées en en faisant l'acquisition.”

Par l'Acte 49 Vict., chap 10 (1886) (Sanctionné le 2 juin 1886) :—

65. Pour un chemin de fer partant d'un point à ou près Moncton et allant jusqu'à Bouctouche, dans la province du Nouveau-Brunswick, trente milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$ 96,000

(NOTE.—Subventionnée de nouveau par la 50-51 Vict., chap. 24.)

66. Pour un chemin de fer partant d'Ingersoll, *viâ* London, et allant à Chatham, dans la province d'Ontario, quatre vingts milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 256,000

67. A la compagnie du chemin de fer *Northern and Western*, pour dix milles de son chemin qui se trouve entre le termini des parties de sa voie pour lesquelles des subventions ont déjà été accordées, l'une à partir de Frédéricton et l'autre d'Indiantown, et un prolongement de deux milles jusqu'en eau profonde à Chatham, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 32,000

(NOTE.—Indépendamment des subventions accordées par les actes 47 Vict., chap. 8 et 48-49 Vict., chap. 50.)

68. A la compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour dix milles de son chemin à partir de l'extrémité de la partie déjà subventionnée, à Caraquette (en bas), jusqu'à Shippégan, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 32,000

NOTE.—Indépendamment des subventions accordées par les actes 46 Vict., chap. 25, et 47 Vict., chap. 8. Cette subvention a été annulée par la 50-51 Vict., chap. 24.)

69. A la compagnie du chemin de fer Erié, Essex et la Rivière-Détroit, pour trente-sept milles de son chemin, de Windsor à Leamington, dans la province d'Ontario,

une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$118,400

(NOTE.—*Annulée par la 50-51 Vict., chap 24.*)

70. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de la Baie-du-Tonnerre, pour cinquante-six milles de son chemin, à partir de l'extrémité de la section actuellement subventionnée jusqu'à un point près du lac Croche, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 179,200
71. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de Parry-Sound, pour quarante milles de son chemin, à partir du village de Parry-Sound jusqu'au village de Sandridge, sur la ligne du chemin de fer de Jonction du Nord et du Pacifique, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 128,000
72. Pour un chemin de fer partant d'un point de ou près de New-Glasgow ou Saint-Lin, et allant à ou près Montcalm, dans la province de Québec, dix-huit milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 56,600
73. Pour un chemin de fer entre Hereford et le chemin de fer Intercolonial, dans le township d'Eaton, dans la province de Québec, trente-quatre milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 108,800
74. Pour un chemin de fer de Saint-Félix au lac Maskinongé, paroisse de Saint-Gabriel, dans la province de Québec, dix milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 32,000
75. Pour un chemin de fer de Glenannan à Wingham, dans la province d'Ontario, cinq milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 16,000
76. Pour un chemin de fer à partir d'un point à ou près la station de McCann, sur le chemin de fer Intercolonial, et allant aux Joggins, sur le bassin de Cumberland, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, douze milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 38,400

(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par l'acte 50-51 Vict., chap. 24.*)

77. Pour un chemin de fer de l'Assomption à l'Épiphanie, dans la province de Québec, trois milles et demi, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$11,200

78. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental, pour soixante-dix milles de son chemin, depuis Saint-Jérôme, dans une direction nord-ouest, vers le Désert, dans la province de Québec, une subvention de \$5,161 par mille, au lieu des subventions accordées par les actes de la quarante-sixième Victoria, chapitre vingt-cinq, et de de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, et n'excédant pas en totalité..... 361,170

(NOTE.—*Substituée.*)

79. Pour un chemin de fer de Saint-André à la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, à la ville de Lachute ou à quelque point situé à l'est de cette ville, dans le comté d'Argenteuil, dans la province de Québec, sept milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 22,400

(NOTE.—*Substituée.*)

80. A la Compagnie du chemin de fer Atlantique Canadien, pour douze milles de son chemin depuis l'île de Clark jusqu'à Valleyfield, et à partir de Lacolle, dans la province de Québec, jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 38,400

NOTE.—*Indépendamment de la subvention accordée par l'acte 48-49 Vict., chap. 59, subventionnée de nouveau par la 50-51 Vict., chap. 24, pour un pont sur le Saint-Laurent.*)

81. Pour un chemin de fer de Truro à Newport, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, quarante-neuf milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$156,800

82. A la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour quatre-vingt-quinze milles de son chemin, à partir d'un point situé à cinquante milles au nord de Saint-Raymond, jusqu'au lac Saint-Jean, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas \$1,961 par mille, et n'excédant pas en totalité (en sus

de la subvention accordée par les actes de la quarante-cinquième Victoria, chapitre quatorze, et de la quarante-sixième Victoria, chapitre vingt-cinq, de \$3,200 par mille)..... \$186,295

(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par l'acte 50-51 Vict, chap. 24.*)

83. A la Compagnie du chemin de fer du Cap-Rouge au Saint-Laurent, pour douze milles de son chemin, depuis Lorette, *vid* Cap-Rouge, jusqu'à Québec, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 38,400

84. Pour la construction de quais et débarcadères sur la ligne de chemin de fer entre le Long-Sault et le pied du lac Témiscamingue, une subvention de..... 6,000

(NOTE.—*Indépendamment de la subvention accordée par l'acte 48-49 Vict., chap. 50, pour la construction de la ligne. Cette nouvelle subvention a été annulée par la 50-51 Vict., chap. 24.*)

85. A la Compagnie du chemin de de Gananoque à Perth et la Baie de James, dix-sept milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité \$54,400

86. Pour un chemin de fer de Saint-Eustache à Saint-Placide, comté des Deux-Montagnes, dix-huit milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 57,600

87. Pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial, à travers la vallée de la Stewiacke, sur une ligne qui offrira des facilités de communication avec les établissements de Iron-Mines, Springside, Upper-Stewiacke et Musquodoboit, vingt-cinq milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 80,000

88. Pour un chemin de fer de Yamaska à la rivière Saint-François, dans la province de Québec, dix milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 32,000

89. Pour un chemin de fer à partir de la station de Perth-Centre, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, jusqu'à un point près de Plaister Rock Island, dans la province du Nouveau-Brunswick, vingt-huit milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 89,60

(NOTE.—*Annulée par la 50-51 Vict., chap. 24.*)

90. Pour un chemin de fer de Frédéricton au village de Prince-William, dans la province du Nouveau-Brunswick, vingt-deux milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$70,400
91. Pour un chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Intercolonial, près de Newcastle, ou *viâ* Douglas-tewn, jusqu'à un point vis-à-vis la ville de Chatham, sur la rivière Miramichi, dans la province du Nouveau-Brunswick, six milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 19,200
92. Pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, dans la province d'Ontario, vingt-deux milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 70,400
93. A la Compagnie du chemin de fer de Belleville à Hastings-Nord, pour sept milles de son chemin, depuis le village de Madoc jusqu'à la jonction avec le chemin de fer de l'Ontario-Central à Eldorado, dans la province d'Ontario, (en sus de la subvention de \$1,500 par mille accordée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, sous le chapitre cinquante-neuf,) une subvention ne dépassant pas \$1,700 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 11,900

NOTE.—*Additionnelle.*

94. A la Compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec, pour dix-huit milles de son chemin depuis Tamworth jusqu'à Tweed, au lieu de la subvention accordée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, sous le chapitre cinquante-neuf, une subvention de..... 70,000

(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par la 50-51 Vict., chap. 24.*)

95. A la Compagnie du chemin de fer d'Albert, pour son chemin entre Salisbury et Hopewell, dans la province du Nouveau-Brunswick, qui est un tributaire du chemin de fer Intercolonial, sous forme de prêt, remboursable à telle époque, et recouvrable de telle manière que le Gouverneur en conseil le déterminera, une subvention de. 15,000

“ Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux

compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement ;—les autres subventions seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier d'ôut prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure ; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du Gouverneur en conseil ; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre ; pourvu toujours que l'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées, respectivement, soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le Gouverneur en conseil pourra prescrire." .

PAR L'ACTE 50-51 VICT., CHAP. 24 (1887).

(Sanctionné le 23 juin 1887) :—

- | | |
|---|----------|
| 96. A la compagnie du chemin de fer de Sainte-Catherine à Niagara, pour douze milles de son chemin de fer, à partir de la cité de Sainte-Catherine jusqu'au pont sur la rivière Niagara, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... | \$38,400 |
| 97. A la Compagnie du chemin de fer de Vaudreuil à Prescott, pour trente milles de son chemin de fer à partir de Vaudreuil vers Hawkesbury, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... | 96,000 |
| 98. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Richmond-Hill, pour cinq milles de son chemin de fer à partir de la jonction de Richmond-Hill, sur le chemin de fer du Nord du Canada, jusqu'au village de Richmond-Hill, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... | 16,000 |

99. A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour trente milles de son chemin de fer, partant de Drummondville en allant vers Nicolet, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$96,000
100. A la Compagnie du chemin de fer des Joggins, pour un mille et un quart de son chemin de fer, à partir de l'extrémité sud de la portion subventionnée en vertu de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, jusqu'aux quais, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (*additionnelle*). 4,000
101. A la Compagnie du chemin de fer de Moncton à Bouctouche, pour deux milles de son chemin de fer, à partir de l'extrémité ouest de la portion subventionnée en vertu de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, jusqu'à Moncton, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (*additionnelle*)..... 6,400
102. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Beauharnois, pour trente milles de son chemin de fer, à partir de Sainte-Martine et allant vers Saint-Anicet, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000
103. A la Compagnie du chemin d'embranchement de Harvey, pour trois milles de son chemin de fer, depuis le terminus sud du chemin de fer d'Albert jusqu'à Harvey-Bank, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 9,600
104. A la Compagnie du chemin de Brantford, Waterloo et lac Erié, pour dix-huit milles de son chemin de fer, à partir de la ville de Brantford jusqu'au village de Hagarville, ou au village de Waterford, ou à quelque point intermédiaire sur le chemin de fer du Sud du Canada, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 57,600
105. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Guelph, pour seize milles de son chemin de fer, à partir de sa jonction avec le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à la ville de Guelph, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 51,200
106. A la Compagnie du chemin de fer de la Massawippi, pour dix milles de son chemin de fer, à partir d'un

	point sur le chemin de fer de l'Atlantique au Nord-Ouest, près du village de Magog, jusqu'à la station d'Ayer's-Flat sur le chemin de fer de la Vallée de la Massawipi, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	\$32,000
107.	A la Compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec, pour quatre milles de son chemin de fer, à partir de l'extrémité nord de la section subventionnée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, jusqu'à Tweed, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité (<i>additionnelle</i>).....	12,800
108.	A la compagnie dite <i>Dominion Lime Company</i> , pour sept milles de son chemin de fer, depuis un point sur le chemin de fer Central de Québec, dans le township de Dudswell, jusqu'aux carrières de la Compagnie de Chaux de Dudswell, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	22,400
109.	A Compagnie du chemin de fer de Norfolk-Sud, pour dix-sept milles de son chemin de fer, à partir de Port-Rowan jusqu'à la ville de Simcoe, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	54,400
110.	A la Compagnie du chemin de fer de l'Union Jacques-Cartier, pour le prolongement et l'achèvement de sa ligne, une subvention de	20,000
111.	Pour une ligne de chemin de fer entre Mount-Forest et Walkerton, d'une longueur de vingt-quatre milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	76,800
112.	A la Compagnie de chemin de fer et de navigation d'Oshawa, pour sept milles de son chemin de fer à partir de Port-Oshawa et allant vers Raglan, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	22,400
113.	A la Compagnie du chemin de fer du Saguenay et du lac Saint-Jean, pour trente milles de son chemin de fer, partant du lac Saint-Jean et se dirigeant vers Chicoutimi, ou de Chicoutimi en se dirigeant vers le lac Saint-Jean, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000

- 114.** A la Compagnie du chemin de fer Grand Oriental, pour trente milles de son chemin de fer, à partir de la rivière Saint-François jusqu'au chemin de fer d'Arthabaska, à la station de Saint-Grégoire, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. \$96,000
- 115.** A la Compagnie du chemin de fer d'Ontario et du Pacifique, pour six milles de son chemin de fer, à partir de l'extrémité nord de la portion subventionnée en vertu de l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, jusqu'à la ville de Perth, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (*additionnelle*) 19,200
- 116.** A la Compagnie du chemin de fer de Caraque, pour sept milles de son chemin de fer, à partir du Petit-Caraque jusqu'à Shippegan, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, une subvention ne dépassant pas en totalité (*substituée*)..... 32,000
- 117.** A la Compagnie du chemin de fer du Saint-Laurent et des Basses-Laurentides au Saguenay, pour la section de son chemin depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à son raccordement avec le chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, au lieu de la subvention accordée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, pour une ligne de chemin de fer depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à son raccordement avec le chemin de fer du lac Saint-Jean, distance d'environ cinquante milles, une subvention de (*substituée*)..... 217,600
- 118.** A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup, pour vingt-deux milles de son chemin, à partir du village de Prince-William, vers la ville de Woodstock, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 70,400
- 119.** A la Compagnie du chemin de fer du lac Témiscamingue, pour quatre courtes sections de chemin d'environ deux milles de longueur en totalité, pour éviter les rapides de l'Ottawa connus sous les noms de "La Mi-charge," "La Cave," "Les Erables," et "La Montagne," et pour la construction de quais et débarcadères à ces rapides, afin

- de relier la chemin de fer Canadien du Pacifique, à Mattawa, avec le lac Témiscamingue, au moyen de vapeurs, voies ferrées et autres travaux (au lieu d'une partie de deux milles de longueur, sur les huit milles du chemin de fer subventionné aux termes de l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, en vertu duquel environ six milles de chemin de fer ont déjà été construits à partir du pied du Long-Sault proprement dit jusqu'au pied du lac Témiscamingue, et au lieu aussi de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix), une subvention de..... \$12,400
- 120.** A la Compagnie du chemin de fer de Carillon à Grenville, pour douze milles de son chemin, depuis Saint-Eustache jusqu'au Sault-au-Récollet, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 38,400
- 121.** A la Compagnie du chemin de fer d'embranchement de Minudie, pour cinq milles et demi de son chemin, à partir de sa jonction avec le chemin de fer des Joggins, près du pont de chemin de fer de la rivière Hébert, jusqu'au village de Minudie, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. 17,600
- 122.** A la Compagnie de colonisation et de chemin de fer du lac Témiscamingue, pour dix milles et demi de son chemin, depuis le Long-Sault jusqu'au lac Kippewa, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (*additionnelle*)..... 33,600
- 123.** A la Compagnie du chemin de fer de Leamington à Sainte-Claire, pour deux milles de son chemin, à partir de l'extrémité nord de la section subventionnée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, jusqu'au village de Comber, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (*additionnelle*)..... 6,400
- 124** A la Compagnie du Chemin de fer et de Houille de Cumberland, pour quatorze milles de son chemin à partir d'un point sur le chemin de fer de Spring-Hill à Parrsboro', près de Spring-Hill, jusqu'à un point sur le chemin de fer entre Oxford et New-Glasgow, près du [1887]

	village d'Oxford, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	\$44,800
125.	A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Montréal et Champlain, une subvention de (indépendamment de la subvention accordée par l'acte 48-49 Vic., ch. 59)	64,000
126.	A la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour neuf milles de son chemin, distance non couverte par les subventions accordées antérieurement, depuis la cité de Québec jusqu'au lac Saint-Jean, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (indépendamment des subventions accordées par les actes 45 Vic., ch. 14; 46 Vic., ch. 25; 48-49 Vic., ch. 59, et 49 Vic., ch. 10).....	28,800
127.	A la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, pour trente milles de son chemin d'embranchement allant d'Edmundston vers la rivière Saint-François, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (indépendamment des subventions accordées pour sa ligne principale par les actes 45 Vic., ch. 14, et 48-49 Vic., ch. 58).....	96,000
128.	A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de Cornwallis, pour treize milles de son chemin entre Kentville et Kingsport, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	41,600
129.	A la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse, pour trente-quatre milles de son chemin, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	108,800
130.	A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Tobique, pour quatorze milles de son chemin, depuis la station de Perth-Centre, vers Plaister Rock Island, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, pour une voie ferrée depuis la station de Perth-Centre, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, jusqu'à un point près de Plaister Rock Island, une subvention de (<i>substituée</i>).....	89,600
131.	Pour un chemin de fer de Woodstock vers Centreville, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	64,000
132.	Pour un pont de chemin de fer sur le fleuve Saint-Laurent à Coteau-Landing, sur la ligne du chemin de	

- fer Atlantique Canadien, une subvention de quinze pour cent sur la valeur de la construction, ne devant pas excéder (indépendamment des subventions accordées pour la ligne principale par les actes 48-49 Vict., chap. 59, et 49 Vict., chap. 10)... \$180,000
- 133.** A la Compagnie du chemin de fer du lac Erié, Essex et la rivière Détroit, pour vingt-sept milles de son chemin (au lieu de la subvention accordée par l'acte de la 49e Vict., chap. 10), une subvention n'excédant pas.... 118,400

Dans le but de conférer des pouvoirs de corporation aux personnes ou compagnies qui entreprendront la construction des chemins de fer mentionnés à l'article précédent, pour la construction desquels il n'existera pas de pouvoirs corporatifs lors de la sanction du présent acte, le Gouverneur en conseil pourra leur accorder, sous le nom de corporation qu'il jugera à propos, une charte leur conférant toutes les immunités et tous les privilèges et pouvoirs nécessaires à ces fins et qu'il jugera les plus utiles ou les plus propres à la réalisation des dites entreprises, et cette charte, étant publiée dans la *Gazette du Canada*, avec tout arrêté ou tous arrêtés en conseil s'y rattachant, aura la même force et le même effet que si elle était un acte du parlement du Canada.

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement ;— les autres subventions, y compris celles accordées pour des chemins de fer sur une ligne s'étendant au delà du point auquel aucune des compagnies ci-haut nommément désignées est autorisée à construire son chemin de fer, seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure ; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du Gouverneur en conseil ; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparative-ment à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, excepté à l'égard

de la subvention pour le pont sur le fleuve Saint-Laurent, sur laquelle il sera payé, quinze pour cent de la valeur du travail fait, d'après les estimations mensuelles attestées par l'ingénieur en chef et sur approbation du ministre des Chemins de fer et Canaux.

L'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le Gouverneur en conseil prescrira.

Nonobstant tout ce que contenu dans l'acte de la quarante-cinquième Victoria, chapitre quatorze, ou dans l'acte de la quarante-sixième Victoria, chapitre vingt cinq, les balancés des sommes accordées par les dits actes pour un chemin de fer entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean, et à la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, respectivement, qui n'ont pas encore été payées par le gouvernement, pourront être payées en tout temps, sous un an de la sanction du présent acte, aux conditions mentionnées dans les dits actes.

SUBVENTIONS EN TERRES.

134. Par l'acte 47 Vict., chap. 25, section 7, (1884). (*Sanctionné le 19 avril 1884.*)

“ Le gouverneur en conseil est par le présent autorisé, pour aider à la construction d'un chemin de fer entre quelque point du chemin de fer Canadien du Pacifique et la Baie d'Hudson, à faire une concession gratuite de pas plus de six mille quatre cents acres de terre par chaque mille de chemin de fer dans les limites du Manitoba, et de pas plus de douze mille huit cents acres par chaque mille dans les territoires du Nord-Ouest.”

Par l'acte 48-49 V., ch. 60 (1885). (*Sanctionné le 20 juillet 1885.*)

135. A la Compagnie de Houille et de Navigation du Nord-Ouest (à responsabilité limitée), des terres fédérales d'une étendue n'excedant pas trois mille huit cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie entre Medicine-Hat et les bancs de houille de la rivière du Ventre, distance d'environ cent dix milles.

136. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba, des terres fédérales d'une étendue n'excedant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, entre son point de départ à Winnipeg et son terminus au lac de l'Eau-Blanche (*Whitewater lake*), distance d'environ cent cinquante milles.

137. A la Compagnie du chemin de fer de Manitoba et du Nord-Ouest, des terres fédérales d'une étendue n'excedant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, pour toute la distance

comprise entre Portage-la-Prairie et la traverse du bras sud de la rivière Saskatchewan, à vingt milles de Prince-Albert, distance d'environ quatre cent trente milles.

- 138.** A la Compagnie de chemin de fer et de vapeurs de la Qu'Appelle, du Lac Long et de la Saskatchewan, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de son point de départ, près de Régina, jusqu'aux eaux navigables du lac Long.

Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les arrêtés en conseil pris à leur sujet, chacune des dites entreprises étant respectivement sujette à toutes modifications qui pourront à l'avenir y être apportées par le gouverneur en conseil; et excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes de ces terres.

Par l'Acte 49 Vict., chap. 11 (1886) (*sanctionné le 2 juin 1886*) :—

- 139.** A la compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer d'embranchement de la compagnie, partant d'un point de la ligne principale de ce chemin à ou près Todburn, et allant dans une direction nord-ouest, en traversant le comté de Russell, jusqu'à la rivière Assiniboine, près de la ville de Shellmouth, distance d'environ vingt-six milles.
- 140.** A la Compagnie du chemin de fer Central du Nord-Ouest, ou à toute autre compagnie qui entreprendra la construction du chemin de fer ou d'un chemin de fer partant d'un point du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest, *via* Rapid-City, et allant à l'ouest, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, pour toute la distance comprise entre la station de Brandon, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, ou le point du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest comme susdit, et Battleford, dans le district provisoire de la Saskatchewan, distance d'environ quatre cent cinquante milles.
- 141.** A la Compagnie du chemin de fer de la Montagne-de-Bois à Qu'Appelle, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, par toute la distance à partir d'un point dans le township numéro quatre, dans le rang numéro trente, à l'ouest du second méridien, dans le système d'arpentage des terres fédérales, traversant la ville de Fort-Qu'Appelle, et allant rejoindre le chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest à un point qui sera fixé par le Gouverneur en conseil, distance d'environ deux cent quarante milles.

Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les arrêtés en conseil pris à leur sujet, chacune des dites entreprises étant respectivement sujette à toutes modifications qui pourront à l'avenir y être apportées par le Gouverneur en conseil ; et, excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres.

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 23 (1887). (*Sanctionné le 23 juin 1887*).

- 142.** Le gouverneur en conseil pourra concéder à la Compagnie du chemin de fer d'Alberta et d'Athakaska, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de quelque point sur la rivière aux Arcs, ou sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, à ou entre Calgary et Crowfoot Creek, jusqu'à un point près de l'emplacement de ville d'Edmonton, distance d'environ trois cents milles.
- 143.** Le gouverneur en conseil pourra concéder à la compagnie de chemin de fer et de vapeurs de la Qu'Appelle, du Lac Long et de la Saskatchewan, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de l'extrémité nord de la partie de ce chemin de fer déjà complétée, à ou près de Long-Laketon, sur les eaux navigables du lac Long, jusqu'au point ou près du point où le cinquante-deuxième parallèle de latitude croise la Saskatchewan-Sud, et de là au coude ou près du coude de la Saskatchewan-Nord, avec des embranchements sur Prince-Albert et Battleford, distance d'environ trois cent vingt-cinq milles.
- 144.** Le gouverneur en conseil pourra concéder à la Compagnie de chemin de fer et de houille de Medicine-Hat, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir d'un point de Medicine-Hat ou du voisinage, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'aux mines de houille, dans ou près les townships douze et treize, rang six, à l'ouest du quatrième méridien principal, distance d'environ huit milles,—ces terres devant être choisies parmi celles qui sont à la disposition du gouvernement, à proximité de la ligne du chemin de fer de la compagnie.

Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les arrêtés en conseil pris à leur sujet, chacune des dites entreprises étant respectivement sujette à toutes modifications qui pourront à l'avenir y être apportées par le Gouverneur en conseil ; et, excepté à l'égard

de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres.

ACTION DU GOUVERNEMENT RELATIVEMENT AUX LIGNES SUBVENTIONNÉES.

En ce qui regarde les lignes de chemins de fer énumérées plus haut, ce qui suit expose les progrès qui ont été faits et dont le gouvernement a eu connaissance. Il n'est ici question que des lignes ou compagnies qui ont pris des mesures définitives pour s'assurer de la subvention. Les renseignements vont jusqu'au 31 décembre 1886.

Depuis que l'Etat a commencé à subventionner des entreprises de chemins de fer, les sommes suivantes ont été déboursées pour cette fin :

Exercice 1883-84	\$ 208,000
“ 1884-85	403,245
“ 1885-86	2,171,249
“ 1886-87	1,406,533
	\$4,189,027

A ajouter les paiements faits entre le 30 juin et le 31 décembre 1887.....	643,280
---	---------

Total jusqu'à ce jour.....	\$4,832,307
----------------------------	-------------

Le chemin de fer Canadien du Pacifique n'est pas compris dans ce qui précède, non plus que la subvention donnée au gouvernement de Québec par la ligne d'Ottawa à Québec, les avances faites sur hypothèque à la compagnie de pont de Saint-Jean à la compagnie du chemin de fer d'Albert et à la compagnie de pont de Frédéricton et Sainte-Marie.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ALBERT-SOUTHERN.

(Voir n° 36.)

L'acte 47 Vict. chap. 8 (1884) autorisait l'octroi d'une subvention ne dépassant pas \$51,200 pour la construction d'une ligne partant de Hopewell (maintenant Albert) et Allan à Alma, N.-B.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 8 mai 1885, un contrat pour l'exécution des travaux entre Albert et l'embouchure de la rivière au Saumon, dans la paroisse d'Alma, fut passé le 23 du même mois avec la compagnie du chemin de fer Albert-Southern; le contrat portait que la ligne devait être terminée pour le 1er juillet 1887. Par un arrêté du conseil du 4 avril 1887, la compagnie a été autorisée à changer son tracé, et elle a choisi une route *via* Derry's-Corner.

NOTE.—Un état de ces déboursés se trouve à la page 8, Annexe 3.

Le temps fixé pour l'achèvement des travaux a été prolongé jusqu'au 1er juillet 1888. Au 31 décembre la somme de \$1,000 avait été payée sur la subvention de la compagnie.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE LA BAIE-DES-CHALEURS.

(Voir nos 42 et 6.)

L'acte 47 Vict., chap. 8, autorisait la dépense des \$300,000 (crédit voté de nouveau durant la session de 1885) pour la construction d'un embranchement de l'Intercolonial partant de Métapédia vers Paspébiac sur une distance de 20 milles vers l'est.

Des soumissions pour l'exécution de l'entreprise furent demandées, mais aucune ne restant dans la limite de la dépense autorisée par le parlement, la compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs offrit de construire la section pour cette somme et de l'exploiter comme partie de son chemin de Métapédia à Paspébiac. Cette proposition fut acceptée en vertu d'un arrêté du conseil du 18 septembre 1885, et le 7 novembre suivant elle passait un contrat par lequel elle s'engageait à terminer la section pour le 1er juillet 1888,—le département fournissant le plans et contrôlant les travaux.

L'acte 46 Vict., chap. 25 (1883), autorisait une subvention en faveur de cette compagnie pour la construction de son chemin. La limite de cette subvention était fixée à \$3,200 par mille pour 100 milles, soit un total de \$320,000.

Cependant, comme il avait été pourvu à la construction des premiers 20 de cette distance, le contrat passé avec la compagnie, le 7 novembre 1885, tel qu'autorisé par l'arrêté du conseil du 18 septembre pour les travaux recevant cette subvention, couvrait la construction des derniers 80 milles seulement. Le contrat contenait un article en vertu duquel, sujet à l'approbation du parlement, les \$3,200 par mille applicables à la première section de 23 milles du chemin, objet de la subvention de 1883, étaient transférées à la seconde section de 20 milles comme subvention additionnelle,—faisant pour la dite section une subvention de \$6,400 par mille.

Le parlement approuva cet arrangement ; les deux conventions mentionnées plus haut furent ratifiées et confirmées par l'acte spécial 49 Vict., chap. 17 ; la date de l'achèvement du chemin fut fixée par l'acte au 1er décembre 1888, au lieu du 25 mai 1887, ainsi que le contrat le comportait.

Le département ayant fourni les plans des premiers 20 milles, les travaux commencèrent, et à la clôture de l'année fiscale, c'est-à-dire au 30 juin 1887, la compagnie avait reçu \$250,000. D'autres paiements ont été faits depuis, et au 31 décembre 1887, le total s'en élevait à \$300,300.

Le tracé jusqu'au 31e mille a été approuvé par un arrêté du conseil du 15 octobre 1886, et avant la fin de décembre 1887 des plans approuvés par le département pour une autre distance, jusqu'au 41e mille, furent soumis.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE JONCTION DE BEAUHARNOIS.

(Voir n° 102.)

L'acte des subventions aux chemins de fer, 50-51 Vict., chap. 24, autorisait l'octroi d'une subvention ne devant pas dépasser \$96,000 en faveur de la compa-

gnie du chemin de fer de jonction de Beauharnois, pour trente milles de son chemin de fer à partir de Sainte-Martine et allant vers Saint-Anicet.

Le 21 novembre 1888, et sous l'autorité d'arrêtés du conseil portant les dates du 1er octobre et du 2 novembre, contrat fut passé avec la compagnie pour l'exécution des travaux à partir de Sainte-Martine jusqu'à Valleyfield en allant vers Saint-Anicet, le chemin devant être terminé pour le 1er décembre 1888. Par le premier de ces arrêtés, approbation fut aussi donnée au tracé du chemin à partir de son raccordement avec le chemin de fer de jonction Montréal et Champlain, à Sainte-Martine, jusqu'à Valleyfield, 19 $\frac{9}{10}$ milles. Au 31 décembre 1887, aucune partie de la subvention n'était payée, mais la compagnie avait demandé l'inspection du chemin sur une distance de dix milles.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER BELLEVILLE ET HASTINGS-NORD.

(Voir n° 54.)

L'acte 48-49 Vict., chap. 59 (1885) autorisait l'octroi d'une subvention ne devant pas déposer \$10,500 en faveur de la compagnie du chemin de fer Belleville et Hastings-Nord, pour une ligne de chemin de fer d'environ 7 milles, à partir du village de Madoc jusqu'au raccordement avec le chemin de fer Ontario-Central, à Eldorado, et l'acte 49 Vict., chap. 10 (1886) autorisait l'octroi d'une nouvelle subvention à la compagnie pour le même chemin de fer; cette nouvelle subvention était de \$11,900, ce qui portait à \$22,400 la totalité de l'octroi. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 14 novembre 1886, contrat fut passé avec la compagnie, le 12 décembre, pour l'exécution des travaux. Le chemin est construit, mais au 31 décembre 1887, aucune partie de la subvention n'était encore payée.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE BROCKVILLE, WESTPORT ET SAULT-SAINTE-MARIE.

(Voir n° 48.)

L'acte 48-49 Vict., chap. 59, accordait une subvention n'excédant pas \$128,000 pour la construction de la partie comprise entre Brockville et Westport, environ 40 milles, de la ligne du chemin de fer de Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 28 avril 1885, contrat fut passé avec la compagnie le 16 juillet 1887,—le chemin subventionné devant être terminé le 1er août 1889.

Au 31 décembre 1887, aucune partie de la subvention n'était encore payée.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE BOUCTOUCHE ET MONCTON.

(Voir nos 65 et 101)

L'acte 49 Vict., chap. 10 (1886), autorisait une subvention n'excédant pas \$96,000 pour la construction d'une voie ferrée d'environ 30 milles de long devant raccorder Bouctouche, N.-B., au chemin de fer Intercolonial à Moncton ou près de là.

L'acte 50-51 Vict., chap. 24, accordait une nouvelle somme de \$6,400, ce qui porte la totalité de la subvention à \$102,400.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 10 septembre 1886, une convention portant la date du 16 du même mois fut passée avec la compagnie du chemin de

fer de Bouctouche et Moncton pour l'exécution de cette entreprise qui devait être terminée pour le 1er juillet 1887. A la clôture de l'exercice, une somme de \$40,480 avait été payée sur la subvention.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER ATLANTIQUE CANADIEN.

(Voir nos 60, 80 et 132.)

Par les actes 48-49 Vict., chap. 59, et 49 Vict., chap. 10, la Compagnie du chemin de fer Atlantique Canadien reçut une subvention n'excédant pas \$134,400 pour une ligne partant de l'île de Clarke, sur le Saint-Laurent, et allant par Lacolle jusqu'à la frontière internationale, environ 50 milles; aussi, depuis son terminus actuel à Ottawa jusqu'aux chutes de la Chaudière. Sous l'autorité d'arrêtés du conseil du 17 septembre 1885 et du 1er juillet 1886, des contrats furent passés avec la compagnie pour les travaux en question, dont l'achèvement était fixé au 1er octobre 1886.

Après inspection officielle, différents paiements s'élevant en totalité à \$92,864 ont été faits sous l'autorité d'arrêtés du conseil dont le dernier porte la date du 24 août 1886; les travaux exécutés et payés comprennent toute la partie entre l'île de Clarke et Lacolle, distance de 43-18 milles. L'acte 50-51 Vict., chap. 24, autorise l'octroi d'une subvention ne devant pas dépasser \$180,000 pour le pont traversant le Saint-Laurent au Coteau.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE CARAQUETTE.

(Voir nos 7, 41, 68 et 116.)

Sous l'autorité d'un arrêté en conseil portant la date du 6 mai 1884, les subventions de \$192,000 autorisées par le parlement en 1883 et 1884 pour le chemin de cette compagnie à partir d'un point près de Bathurst, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à Shippegan-Harbor, lui ont été accordées. Contrat fut passé le 20 janvier 1885 pour la construction de la ligne; aux termes de ce contrat, la partie du chemin entre Caraquette et la station de Gloucester, près Bathurst, devait être terminée pour le 25 mai 1887, et tout le chemin pour le 1er juillet 1888. L'acte 49 Vict., chap. 10, autorisait l'octroi d'une nouvelle subvention de \$32,000 couvrant les 10 derniers milles; à ce dernier acte, toutefois, fut substitué le 50-51e Vict., chap. 24 (1887), qui accorde la même subvention pour 7 milles. Le 19 février 1887, contrat fut passé avec la compagnie pour cette subvention. De toutes les subventions accordées, c'est-à-dire \$224,000, il a été payé \$61,200 au cours du dernier exercice, ce qui portait le total des paiements à \$170,000 au 31 décembre 1887. Vers la fin du mois, après inspection officielle des travaux, un arrêté du conseil autorisant le paiement d'une nouvelle somme de \$10,000 fut passé, mais l'argent n'était pas encore versé à la clôture de l'année.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CENTRAL.

(Voir n° 40.)

Par l'acte 47 Vict., chap. 8 (1884), une subvention n'excédant pas \$128,000 a été accordée pour aider à la construction d'environ 40 milles du chemin de fer Cen-

tral à partir de la tête du Grand-Lac jusqu'au chemin Intercolonial, entre Sussex et Saint-Jean, N.-B.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 5 juin 1886, contrat fut passé le 7 juillet suivant avec la Compagnie du chemin de fer Central pour une ligne partant de la rivière au Saumon, à la tête du Grand-Lac, et allant à Morton, sur l'Intercolonial, les travaux devant être terminés pour le 1er juillet 1888.

Au 31 décembre 1887, aucune partie de la subvention n'avait encore été payée.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE TRANSPORT MARITIME DE CHIGNECTOU.

(Voir n° 5.)

Le 3 février 1882, cette compagnie (qui avait été constituée en corporation la même année par l'acte 45 Vict., chap. 76) offrit au gouvernement de construire un chemin de fer pour le transport des navires par terre à travers l'isthme de Chignectou, depuis Tidnish, sur la baie Verte, dans le golfe Saint-Laurent, jusqu'à ou près l'embouchure de la rivière La Planche, dans la baie de Fundy, et par l'acte 45 Vict., chap. 55, autorisation fut donnée d'accorder une subvention de \$150,000 par année pendant 25 ans, pour aider cette entreprise.

Cependant, rien de définitif ne fut fait avant le 6 octobre 1885, alors qu'un arrêté du conseil fut pris autorisant une convention avec la compagnie; cette convention, sujette à l'approbation du parlement, fut exécutée le 4 mars 1886. Aux termes de la dite convention, la subvention payable sera de \$170,602 par année pendant 20 ans, ou la somme qui sera nécessaire pour porter les recettes nettes de l'entreprise à 7 pour 100 par année sur le capital autorisé en actions et obligations de la compagnie, \$5,000,000, à être accordée seulement durant l'exécution satisfaisante des services indiqués, et qui consisteront à monter, transporter et descendre des navires de 1,000 tonneaux chargés en plein. Si les recettes excèdent 7 pour 100 par année, la compagnie paiera au gouvernement la moitié du surplus des profits jusqu'à ce que toute la subvention qui aura alors pu être payée à la compagnie ait été remboursée par elle au gouvernement. Le chemin doit être terminé et équipé pour le 1er juillet 1889.

Par un acte spécial, 49 Vict., chap. 18 (1886), cette convention a été confirmée et ratifiée.

COMPAGNIE DITE "DOMINION LINE."

(Voir n° 108.)

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 24 (1887), une subvention ne dépassant pas \$22,400 a été accordée à la compagnie dite *Dominion Line* pour un chemin d'une longueur d'à peu près 7 milles, d'un point sur le chemin de fer Central de Québec, dans le township de Dudswell, jusqu'aux carrières de la compagnie de chaux de Dudswell.

Le 12 octobre 1887, contrat a été passé avec la compagnie, et après inspection officielle du chemin, un arrêté du conseil portant la date du 31 décembre 1887, a autorisé le paiement de la somme de \$11,840.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU COMTÉ DE DRUMMOND.

(Voir n° 99.)

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 24, une subvention ne dépassant pas \$96,000 a été accordée à la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour 30 milles de son chemin de fer partant de Drummondville en allant vers Nicolet.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 12 novembre 1887, qui approuvait aussi les plans du tracé de 12½ milles, contrat fut passé avec la compagnie, le 1er décembre 1887, couvrant une ligne à partir du chemin de fer Sud-Est au village de Drummondville jusqu'au bras sud-ouest de la rivière Nicolet, le chemin devant être terminé le 1er août 1891.

Au 31 décembre 1887, aucune partie de la subvention n'avait encore été payée, mais la compagnie avait demandé une inspection officielle.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER ÉRIÉ ET HURON.

Par l'acte 47 Vict., chap. 8, autorisation fut donnée d'accorder à cette compagnie une subvention ne dépassant pas \$96,000 pour une voie ferrée de Wallaceburgh à Sarnia, et contrat à cet effet fut passé avec elle le 27 août 1885, sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 6 du même mois, la ligne devant être terminée pour le 1er juillet 1887. En vertu d'arrêtés du conseil dont le dernier porte la date du 5 décembre 1886, la subvention a été payée en entier, le chemin étant terminé et inspecté.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER ESQUIMALT ET NANAÏMO.

(Voir n° 44.)

Sous l'autorité d'arrêtés du conseil pris au mois de juin 1883, l'honorable sir Alexander Campbell, au cours de l'été de la même année, visita la Colombie-Anglaise dans le but de régler des affaires pendantes entre la province et le gouvernement fédéral; il fit provisoirement des arrangements au sujet de la construction d'une ligne de chemin de fer entre Esquimalt et Nanaïmo par une compagnie que le gouvernement fédéral devait subventionner.

Les arrangements en question étaient subordonnés à l'approbation de la législature provinciale de la Colombie-Anglaise et du parlement du Canada. Sujette à cette approbation, leur adoption fut sanctionnée par un arrêté du conseil le 27 septembre 1883.

Par un acte de la législature provinciale sanctionné le 19 décembre 1883, mais connu sous le titre de "Acte 47 Vict., chap. 14," et par un acte du parlement fédéral 47 Vict., chap. 6, la dite approbation fut accordée.

Ces arrangements furent exprimés dans les articles d'une convention portant la date du 20 août 1883. Ils couvraient l'octroi d'une subvention de \$750,000 en argent, ainsi que les terres de l'île Vancouver concédées par la province à la couronne pour les fins de la construction du chemin de fer; les matériaux devant servir à la construction du chemin de fer et du télégraphe devaient être admis en

franchise, et toute la ligne entre Esquimalt et Nanaïmo devait être terminée pour le 10 juin 1887.

Une Compagnie, " la compagnie du chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo," fut régulièrement constituée en vertu des dispositions de l'acte, et se mit vigoureusement à l'œuvre. Au 31 décembre 1885, cependant, aucune partie de la subvention n'avait été payée, pour la raison que les travaux exécutés n'étaient pas strictement conformes aux conditions du contrat.

D'après le devis annexé au contrat de la compagnie, celle-ci était obligée de faire des courbes d'un rayon de pas moins de 800 pieds. Mais dans la construction, une courbe plus rapide fut adoptée, et le parlement, par un acte spécial (49 Vict., chap. 15), et avec le concours de la législature provinciale, convint de l'accepter comme conforme aux exigences de l'acte concernant les subventions.

Suivant l'autorisation ainsi donnée, un arrêté du conseil fut pris le 14 juin, 1886, annulant les arrêtés précédents relatifs au tracé et acceptant le tracé de la ligne entière, 71½ milles, avec les courbes adoptées par la compagnie.

Sous l'autorité d'arrêtés du conseil, la somme de \$422,520 a été payée au cours de l'exercice 1885-86, et le reste pendant l'exercice 1886-87, ce qui fait un total de \$750,000,—\$37,500 de la subvention, représentant les 5 pour 100 de garantie à être temporairement retenue en vertu du contrat, après achèvement, pour corriger les défauts qui pourraient s'être produites dans l'exécution des travaux, ont été retenues jusqu'à paiement sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 4 mars 1887. Le chemin de fer et le télégraphe ont été terminés, et après inspection, permission a été donnée à la compagnie, le 17 septembre 1886, de livrer son chemin à la circulation.

COMPAGNIE DU PONT DE CHEMIN DE FER DE FRÉDÉRICTON ET SAINT-MARY'S.

Par l'acte spécial 50-51 Vict., chap. 26 (1887), le gouverneur en conseil fut autorisé à faire des avances (garanties par une hypothèque) à la compagnie du pont de chemin de fer de Frédéricton et Saint-Mary's pour aider à la construction d'un pont de chemin de fer au-dessus de la rivière Saint-Jean, les dites avances ne devant pas excéder 80 pour 100 des dépenses faites, et la totalité des avances ne devant pas dépasser \$300,000.

Après soumission des plans du dit pont et de ses abords, plans jugés satisfaisants, le 25 août fut pris un arrêté du conseil sous l'autorité duquel fut exécuté, le 12 octobre 1887, un acte d'hypothèque concernant les travaux en question, et un terme de 15 ans à partir de la date de la première avance, l'intérêt payable étant fixé à 4 pour 100 par année. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 10 décembre 1887, la compagnie a jusqu'ici reçu une avance de \$78,984. Le prix de revient est estimé à \$370,000. Le pont va raccorder le chemin de fer de Frédéricton avec le chemin de fer *Northern and Western*, à Saint-Mary's.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER GREAT-EASTERN.

(Voir n^o 88.)

Par l'acte 49 Vict., chap. 10, autorisation était donnée d'accorder une subvention n'excédant pas \$32,000, pour la construction d'un chemin de fer de 10 milles, de Yamaska à la rivière Saint-François, Québec ; et la Compagnie du chemin de fer *Great-Eastern* ayant fait une demande à cet effet et démontré d'une manière satisfaisante qu'elle pouvait exécuter l'entreprise, contrat fut passé avec elle le 12 octobre 1886, sous l'autorisation d'un arrêté du conseil du 9 du même mois ; les travaux devront être terminés le 1er octobre 1887.

Le chemin ayant été terminé et inspecté, la subvention entière due pour sa longueur réelle, 6 milles, c'est-à-dire \$19,200, a été payé sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 27 mars 1887.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER GRAND-NORD.

(Voir nos 33 et 37.)

Par l'acte 47 Vict., chap. 8 (1884), une subvention n'excédant pas \$32,000 fut accordée à cette compagnie pour la construction d'une ligne allant de Saint-Jérôme à New-Glasgow, Québec ; la longueur du chemin est estimée à 10 milles.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 3 février 1885, contrat a été passé avec la compagnie le 14 du même mois pour la construction du chemin, qui devait être terminé pour le 1er juillet 1885,

La ligne fut terminée et inspectée, et sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 2 mars 1885, il fut payé \$25,088 pour 7.84 milles.

Par l'acte 49 Vict., chap. 10 (1886), une subvention n'excédant pas \$57,600 fut accordée pour une ligne allant de New-Glasgow à Montcalm, distance d'environ 18 milles. La compagnie du chemin de fer du Grand-Nord l'ayant demandée, elle lui fut accordée sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 18 juillet 1887. Le contrat, passé le 19 août suivant, comporte que le chemin devra être terminé le 1er août 1890. Au 31 décembre 1887, aucun paiement n'avait été fait.

Par l'acte 49 Vict., chap. 10, une subvention ne dépassant pas \$22,400 fut accordée pour la construction d'une ligne de Saint-André à Lachute, Québec. La compagnie ci-dessus a demandé cette subvention.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE JONCTION DE GUELPH.

(Voir n^o 105.)

L'acte de 1887, 50-51 Vict., chap. 24, autorisait l'octroi d'une subvention ne devant pas dépasser \$51,200 à la Compagnie du chemin de fer de jonction de Guelph, pour 16 milles de son chemin, à partir de sa jonction avec le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à la ville de Guelph.

Un arrêté du conseil du 1er octobre 1887, autorisait la passation d'un contrat, et le dit contrat fut signé le 5 novembre ; la date fixée pour l'achèvement du chemin est le 1er janvier 1889.

Au 31 décembre 1887, aucune partie de la subvention n'était payée.

COMPAGNIE DU CHEMIN D'EMBRANCHEMENT DE HARVEY.

(Voir n° 103.)

L'acte de 1887, 50-51 Vict., chap. 24, autorisait l'octroi d'une subvention ne devant pas dépasser \$9,600 à la Compagnie du chemin d'embranchement de Harvey, pour l'aider à construire un chemin de fer d'environ 3 milles de longueur, depuis le terminus sud du chemin de fer d'Albert jusqu'à Harvey-Bank.

Le 3 octobre 1887, contrat fut passé avec la compagnie pour l'exécution des travaux.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER INTERNATIONAL.

(Voir n° 10.)

En 1883, le parlement accorda une subvention de \$156,800 à cette compagnie pour 49 milles de son chemin entre Sherbrooke et la frontière internationale, afin de lui permettre de terminer son chemin et de poser des rails d'acier. La compagnie passa contrat le 20 juillet 1883, et, sous l'autorité de divers arrêtés du conseil, elle a reçu avant l'ouverture de l'exercice, une somme totale de \$144,000 pour 45 milles. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 2 juillet 1887, elle a reçu, pour les $2\frac{8}{100}$ milles restant jusqu'à Lennoxville, une nouvelle somme de \$8,960,—soit un paiement total de \$152,960.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER D'IRONDALE, BANCROFT ET OTTAWA.

(Voir n° 24.)

Par l'acte 47 Vict., chap. 8 (1884), la Compagnie du chemin de fer d'Irondale, Bancroft et Ottawa reçut une subvention ne devant pas dépasser \$160,000 pour une ligne d'environ 50 milles de long à partir de l'embranchement Victoria du chemin de fer de Midland jusqu'au village de Bancroft.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 10 juillet 1886, contrat fut passé avec la compagnie le 19 août 1886,—les premiers dix milles devant être terminés pour le 1^{er} décembre 1886, et le reste pour le 1^{er} juillet 1888.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 14 février 1887, \$15,000 ont été payées.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DES JOGGINS.

(Voir n° 76.)

Par l'acte 49 Vict., chap. 10 (1886), autorisation fut donnée d'accorder une subvention n'excédant pas \$38,400 pour la construction d'un chemin de fer, d'une longueur estimée à 12 milles, à partir d'un point à ou près la station de McCann, sur l'Intercolonial, et allant aux Joggins, sur le bassin de Cumberland, N.-E.

La Compagnie du chemin de fer des Joggins ayant demandé cette subvention, et sa demande offrant des garanties satisfaisantes, contrat fut passé avec elle le 30 novembre 1886 sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 5 octobre,—le chemin devant être terminé pour le 1^{er} novembre 1887.

Au mois de novembre 1887, la compagnie donna avis que le chemin était prêt à être inspecté et livré à la circulation.

Par l'acte 50-51 Vict., chapitre 24 (1887), autorisation fut donnée d'accorder à cette compagnie une nouvelle subvention ne dépassant pas \$4,000 pour prolonger son chemin, de $1\frac{1}{2}$ mille de long, jusqu'aux quais sur le bassin de Cumberland; et le 13 octobre 1887, contrat fut passé avec elle à cet effet.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE COLONISATION DU LAC TÉMISCAMINGUE, CI-DEVANT
"LA SOCIÉTÉ DE COLONISATION DU LAC TÉMISCAMINGUE."

(Voir nos 55, 84 et 119.)

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 59, une subvention fut autorisée pour aider à la construction d'une ligne de chemin de fer depuis le Long-Sault jusqu'au pied du lac Témiscamingue, destinée à racheter certains rapides de la rivière des Outaouais. La subvention ne devait pas dépasser \$25,000 pour une distance de 8 milles. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 17 novembre 1885, contrat fut passé pour la construction de 6 milles, devant être terminée pour le 1er janvier 1887,

Par l'acte 49 Vict., chap. 10, une nouvelle subvention de \$6,000 fut autorisée pour la construction de quais et débarcadères en rapport avec cette ligne. Cette subvention fut subséquemment annulée, et par l'article 50-51 Vict., chap. 24 (1887), la définition des parties du chemin auxquelles les actes précédents avaient accordé des subventions fut corrigée,—la subvention totale restant toutefois au même chiffre, \$31,600.

Conformément à une disposition expresse à cet effet contenue dans la section 2 de l'acte précité, des lettres patentes furent émises sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 20 juillet 1886 et publiées dans la *Gazette du Canada* du 24, accordant une charte pour la construction de ce chemin de fer à la "Compagnie du chemin de fer de colonisation du lac Témiscamingue."

Au mois de septembre 1887, la section entre le pied du Long-Sault et le lac Témiscamingue fut inspectée, et de la subvention de \$19,200 applicable à cette distance de 6 milles, la compagnie avait reçu \$17,400 au 31 décembre 1887.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE L'ASSOMPTION.

(Voir n° 77.)

Par l'acte 49 Vict., chap. 10, une subvention ne dépassant pas \$11,200 fut accordée pour un chemin de fer de $3\frac{1}{2}$ milles de long, mettant le village de L'Assomption en communication avec le chemin de fer de la Rive-Nord à L'Épiphanie.

À la date du 16 septembre 1886 un contrat, autorisé par un arrêté du conseil du 28 avril, fut passé avec la Compagnie du chemin de fer de L'Assomption pour l'exécution de l'entreprise, qui devait être terminée pour le 1er janvier 1887. Au mois de janvier dernier, avis fut donné que le chemin était terminé, et après inspection, le solde de la subvention, dont le total s'élevait à \$11,200, fut payé à la compagnie.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LEAMINGTON ET SAINTE-CLAIRE.

(Voir nos 56 et 123.)

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 59 (1885), une subvention ne dépassant pas \$44,800 a été accordée pour la construction d'une ligne de chemin de fer à partir d'un point

sur le chemin de fer du Sud du Canada, près Comber, jusqu'à Leamington, lac Erié.

L'acte 50-51 Vict., chap. 24, a octroyé une nouvelle subvention de \$6,400, ce qui porte la totalité des subventions à \$51,200.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 13 avril 1886, contrat a été passé avec la Compagnie du chemin de fer de Leamington et Sainte-Claire, le 3 mai 1886, pour la construction de ce chemin, qui devra être terminé pour le 1er avril 1889. Après inspection du chemin et sous l'autorité d'un arrêté du conseil, la somme de \$32,000 a été payée à la compagnie.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE JONCTION DE MONTRÉAL ET CHAMPLAIN.

(Voir nos 51 et 125.)

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 59, une subvention ne dépassant pas \$30,000 fut accordée à cette compagnie pour une voie ferrée de Brosseau à Dundee. Le chemin a été terminé et la subvention payée au cours de l'exercice 1885-86.

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 24, une nouvelle subvention ne dépassant pas \$64,000 a été octroyée à la compagnie. Un arrêté du conseil du 26 août 1887 autorisait la passation, mais le contrat n'était pas encore signé au 31 décembre 1887.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE MONTRÉAL AU LAC MASKINONGÉ.

(Voir n° 74.)

Par l'acte 49 Vict., chap. 10 (1886) une subvention ne dépassant pas \$32,000 a été accordée pour un chemin de fer allant de Saint-Félix au lac Maskinongé, P.Q., et demande ayant été faite par la Compagnie du chemin de fer de Montréal au lac Maskinongé, cette compagnie fut acceptée comme entrepreneur par un arrêté du conseil du 1er octobre 1887, et le 29 septembre fut passé un contrat couvrant une distance de 10 milles, entre Saint-Félix et Saint-Gabriel de Brandon, près le lac Maskinongé; aux termes du contrat, le chemin doit être terminé pour le 1er décembre 1888. Au 31 décembre 1887, aucune partie de la subvention n'avait été payée.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE MONTRÉAL ET SOREL.

(Voir n° 47.)

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 59, une subvention n'excédant pas \$72,000 fut accordée à cette compagnie pour une voie ferrée de Saint-Lambert à Sorel. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 2 octobre 1885, contrat fut passé avec cette compagnie le 14 du même mois, et sous l'autorité d'arrêtés du conseil dont le dernier porte la date du 10 novembre 1886, la compagnie a reçu différents paiements, formant un total de \$69,922. Le chemin, qui a 44.67 milles de long, est terminé, sauf quelques travaux pour l'achèvement desquels \$1,550 ont été retenues.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU NOUVEAU-BRUNSWICK ET DE L'ÎLE DU PRINCE-EDOUARD.

(Voir n° 46.)

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 59, une subvention n'excédant pas \$118,400 a été accordée à la compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Île du Prince-Edouard pour la construction d'une voie ferrée entre le chemin de fer Inter-

colonial à la station de Sackville jusqu'au détroit de Northumberland, à ou près du cap Tormentine, d'où, au moyen d'un bateau-passeur, raccordement est fait avec le réseau du chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 19 avril 1886, contrat fut passé avec la compagnie le 18 mai suivant pour l'exécution de cette entreprise.

A la clôture de l'exercice, il avait été payé \$97,440 sous l'autorité d'arrêtés du conseil. Aucun autre paiement n'a été fait, mais vers la fin de l'année une inspection fit constater que le chemin était terminé (à l'exception de quelques travaux secondaires), et, le 31 décembre, il fut pris un arrêté du conseil autorisant le paiement d'une autre somme de \$12,150 qui, avec celle de \$3,850 retenue et les paiements antérieurs, constituent les \$113,440 représentant la valeur réelle de la subvention.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE NAPANEE, TAMWORTH ET QUÉBEC.

Voir nos 13, 27, 57, 94 et 107.)

En 1883, le parlement autorisa une subvention de \$89,600 à cette compagnie, pour son chemin de Napanee à Tamworth,

Un contrat fut passé avec la compagnie le 31 décembre 1883, et le chemin terminé, inspecté et approuvé, et la balance de la subvention restant due fut payée sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 28 juillet 1884.

Au cours de la session de cette année-là, le parlement autorisa l'octroi d'une nouvelle subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, ou \$70,400 en totalité, pour un prolongement du chemin de cette compagnie de Tamworth à Bogart et Bridgewater. En 1885, cependant, en substitution de cette subvention, le parlement autorisa l'octroi d'une subvention de \$70,000 pour une voie ferrée "de Tamworth vers Bogart et Bridgewater, 16 milles." Cette subvention fut aussi annulée par l'acte 49 Viet., chap. 10 (1886), qui accordait une subvention de \$70,000 à la compagnie pour 18 milles de son chemin de fer de Tamworth à Tweed.

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 24 (1887) une nouvelle subvention ne dépassant pas \$12,800 fut octroyée à cette compagnie pour quatre milles de son chemin qui, au lieu de 18 milles, en a 22 de long, ainsi que l'a démontré un examen au 31 décembre 1887, aucun contrat n'avait été passé pour l'une ou l'autre de ces deux dernières subventions.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU NORD ET DE LA JONCTION DU PACIFIQUE—
DE GRAVENHURST À CALLANDER.

(Voir nos 1 et 16.)

Pour donner à la province d'Ontario l'avantage d'une communication directe avec le Nord-Ouest par voie ferrée, il était nécessaire de construire une ligne raccordant le chemin de fer Canadien du Pacifique au réseau d'Ontario; cette ligne reçut par les actes de 1882 et 1883 une subvention de \$12,000 par mille pour une distance de 110 milles, soit une somme totale de \$1,320,000. Elle s'étend vers le sud, depuis le chemin de fer Canadien du Pacifique à la jonction de Nipissingue, à l'est du lac

Nipissingue, jusqu'au village de Gravenhurst, distance de 111 $\frac{1}{2}$ milles, où elle se raccorde au réseau d'Ontario. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 10 avril 1884, contrat fut passé le 12 du même mois avec la Compagnie du chemin de fer du Nord et de la jonction du Pacifique (ci-devant "la Compagnie du chemin de fer du Nord, Nord-Ouest et Sault-Sainte-Marie"), pour la construction de cette ligne, qui devait être terminée pour le 1er mai 1886.

Le raccordement entre le nord et le sud a été opéré au mois de janvier 1886; un convoi de plein parcours a inauguré le service le 27 de ce mois.

Par un arrêté du conseil du 3 mai 1886, le temps fixé pour l'achèvement des travaux a été prolongé jusqu'au 1er août 1886.

Au 31 décembre 1886, le total des paiements s'élevait à \$1,284,400, ce qui laisse \$35,600 pour couvrir le reste des travaux à terminer. Aucun autre paiement n'avait été fait, au 31 décembre 1887.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER "NORTHERN AND WESTERN."

(Voir nos 11, 29, 50 et 61.)

En 1883, le parlement autorisa l'octroi d'une subvention de \$102,400 à cette compagnie pour la construction de 32 milles de son chemin à partir du chemin de fer Intercolonial, près de Miramichi, jusque chez Moran, près du village de Demphy, N.-B. La Chambre avait voté ce crédit pour obtempérer à une demande d'aide en faveur d'une voie ferrée partant du chemin de fer Intercolonial à la traverse de la rivière Miramichi, *via* Boiestown et la vallée Nashwaak, jusqu'à Gibson, sur la rivière Saint-Jean, vis-à-vis Frédéricion. En 1884, les travaux n'étant pas encore commencés, le parlement vota un crédit pour la construction, par le gouvernement, de la partie du chemin comprise entre la station de Derby, sur le chemin de fer Intercolonial, et Indiantown, et autorisa l'octroi à cette compagnie d'une subvention de \$128,000 pour l'aider à construire son chemin depuis Frédéricion jusqu'à la Miramichi, "au lieu de la subvention proposée en 1883."

Le contrat pour la construction de cette ligne subventionnée, de Frédéricion à la Miramichi, quarante milles de long, fut signé le 24 décembre 1884, un arrêté du conseil du 16 du même mois en ayant approuvé le projet. La date fixée pour l'achèvement des travaux était le 1er juillet 1888.

Le tracé des quarante milles a été approuvé par des arrêtés du conseil, et le chemin étant terminé et inspecté, la compagnie a reçu toute sa subvention, \$128,000.

En 1885, une subvention de \$19,200 fut accordée à cette compagnie pour continuer sa ligne jusqu'à Boiestown; et sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 6 novembre 1885, contrat fut passé avec la compagnie le 26 du même mois pour l'exécution des travaux. Le tracé fut approuvé par un arrêté du conseil du 27. La ligne, qui a 6 milles de long, devait être terminée pour le 1er novembre 1886. Le chemin fini, un arrêté du conseil fut pris le 13 juillet 1886 autorisant le paiement de \$18,200; la balance, \$1,000, fut retenue pour couvrir les frais d'élargissement de certaines tranchées.

En 1885, le parlement autorisa encore l'octroi d'une subvention de \$140,800 pour aider à la construction d'une ligne de chemin de fer depuis Indiantown, *via* la vallée de la Miramichi, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer *Northern and Western* à ou près Boiestown.

La compagnie fit une proposition qui fut acceptée, et, sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 7 novembre 1885, contrat fut passé avec elle le 26 du même mois ; le tracé de toute la ligne, environ 50 milles, fut approuvé par un arrêté du 27,—l'entreprise devant être exécutée pour le 1er août 1888.

Par l'acte 49 Vict., chap. 10, une nouvelle subvention de \$32,000 fut accordée à cette compagnie pour dix milles de son chemin qui se trouvent entre les terrains des parties de sa voie pour lesquelles des subventions avaient déjà été accordées, et deux milles jusqu'en eau profonde à Chatham.

Pour cette subvention, contrat fut passé avec la compagnie le 14 août 1886, couvrant toute la ligne, sauf le prolongement de deux milles qui en fut omis. Le 12 avril 1887, la compagnie a passé un contrat couvrant les deux milles en question ; le montant de subvention disponible est de \$6,400.

Aujourd'hui, 31 décembre 1887, tout le chemin entre Gibson, vis-à-vis Frédéric-ricton, et Indiantown, a été terminé et est exploité ; distance, 95½ milles. La subvention accordée était de \$313,600 en totalité. La somme réellement applicable est de \$305,600, dont il a été payé jusqu'ici \$230,000, et le 31 décembre, après inspection des travaux, un arrêté du conseil a été pris pour le paiement de la balance, \$75,600.

La partie de la ligne qui raccorde Indiantown à l'Intercolonial, 14 milles, ayant été construite par le gouvernement comme embranchement de la ligne-mère, il y a maintenant une communication directe entre Frédéric-ricton et le chemin de fer Intercolonial à Derby, distance d'environ 109½ milles.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CENTRAL DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

(Voir n° 129.)

Par l'acte de 1887, 50-51 Vict., chap. 24, la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse a reçu, pour 34 milles de son chemin, une subvention ne dépassant pas \$108,800. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 16 septembre 1887, la compagnie a été admise à passer contrat le 17 octobre suivant. L'entreprise à exécuter consiste en une ligne de chemin de fer partant de Lunenburg, sur la côte est de la Nouvelle-Ecosse, et allant vers l'ouest jusqu'à un point du district de New-Germany, avec un embranchement d'environ 12 milles, au sud de Lunenburg jusqu'à Bridgewater, le tout devant être terminé le 31 décembre 1889. Au 31 décembre 1887, aucune partie de la subvention n'était encore payée.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE D'ONTARIO.

(Voir nos 31 et 115.)

Par l'acte 47 Vict., chap. 8, une subvention de \$262,400, basée sur une distance estimée à 82 milles, a été accordée à la Compagnie du chemin de fer Pacifique

d'Ontario, pour une voie ferrée de Cornwall à Perth ; et le 27 juillet 1836, contrat fut passé avec la compagnie, sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 1er du même mois, pour la construction de la dite ligne *via* Newington, Chrysler, Manotick et Franktown,—le chemin devant être terminé pour le 1er juillet 1838.

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 24, une nouvelle subvention de \$19,200 a été accordée pour une autre distance de six milles, ce qui porte le total de la subvention à \$281,600.

Aucune partie de la subvention n'avait été payée au 31 décembre 1886.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE JONCTION DE PONTIAC AU PACIFIQUE.

(Voir n° 25).

En 1884, le parlement accorda à cette compagnie une subvention de \$3,200 par mille, n'excédant pas \$272,000 en totalité.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil portant la date du 12 décembre 1884, contrat fut passé avec cette compagnie le 22 du même mois, pour la construction de la ligne subventionnée depuis Aylmer jusqu'à Pembroke, traversant la rivière Ottawa à quelque point " non à l'est de Lapasse, "—les premiers 27 milles devant être terminés pour le 1er septembre 1885 (cette date a été changée en celle du 15 décembre par un arrêté du conseil du 13 août 1885), les seconds 27 milles pour le 1er juillet 1886, et tout le chemin, estimé à 85 milles à l'ouest d'Aylmer, pour le 1er juillet 1887. Par arrêté du conseil du 9 juillet 1887, l'époque fixée par l'achèvement a été prolongée jusqu'au 1er juillet 1888.

Sous l'autorité d'arrêtés du conseil il a été payé \$150,670 à la compagnie jusqu'à la clôture de l'exercice, et depuis lors jusqu'au 31 décembre 1887 la compagnie a reçue \$6,960,—soit jusqu'à date un paiement total de \$157,630, couvrant une distance de 61 milles à partir d'Aylmer.

Le tracé jusqu'au 71e mille d'Aylmer a été approuvé. Le chemin est ouvert à la circulation depuis Aylmer jusqu'à Coulonge, 59 milles.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER QUÉBEC-CENTRAL.

(Voir n° 22.)

En 1884, cette compagnie reçut une subvention de \$211,200 pour l'aider à construire 66 milles de son chemin de fer à partir de la jonction de la Beauce jusqu'à la frontière internationale.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 2 août 1884, contrat fut passé avec la compagnie pour la construction d'une voie ferrée partant de la jonction de la Beauce sur sa ligne-mère et suivant la vallée de la rivière Chaudière jusqu'à la frontière,—le chemin devant être terminé pour le 2 février 1888.

Le tracé des 23 premiers milles a été approuvé par un arrêté du conseil du 8 mai 1885. Le montant de la souscription payé jusqu'au 31 décembre 1887 est de \$60,342, couvrant 15½ milles du chemin inspecté à partir de la jonction de la Beauce.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE QUÉBEC AU LAC SAINT-JEAN.

(Voir nos 2, 14, 49, 82 et 126.)

Par l'acte de 1882 une subvention de \$384,000 fut accordée pour une voie ferrée entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean. Par l'acte de 1883, la compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, qui construisait cette ligne, reçut une subvention de \$80,000. Par l'acte de 1885 une subvention de \$96,000 lui fut accordée pour une voie ferrée depuis sa jonction sur le chemin de fer de la Rivière-Nord jusqu'à Saint-Raymond, et par l'acte de 1886 une nouvelle subvention n'excédant pas \$186,295 pour les 95 milles à partir d'un point situé à 50 milles au nord de Saint-Raymond jusqu'au lac Saint-Jean.

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 24 (1887), une nouvelle subvention ne dépassant pas \$28,800 fut accordée pour une distance de 9 milles que les subventions antérieures ne couvraient pas, entre la cité de Québec et le lac Saint-Jean. Cet acte autorisait le paiement (aux conditions ordinaires) du solde des subventions accordées en 1882 et 1883. La totalité des subventions octroyées à cette compagnie s'éleva à \$775,095.

Contrat fut passé le 4 septembre 1883, au sujet des deux premières subventions ; aux termes du contrat, cette ligne devait être terminée pour le 25 mai 1887, et la partie allant jusqu'au lac Edouard devait l'être pour le 31 décembre 1885 ; le 10 février 1886 fut signé un contrat concernant la troisième subvention, celle de 1885. Il n'y a pas besoin de contrats pour les subventions accordées en 1886 et 1887, attendu qu'elles sont attribuées à des travaux couverts par les contrats précédents.

Au 31 décembre 1887, le tracé du chemin a été approuvé par des arrêtés du conseil pour une distance de 140 milles au nord de Saint-Raymond, et la compagnie a donné avis au département que son chemin est prêt à être inspecté jusqu'au 140 mille.

A la clôture de l'exercice 1886-87 il avait payé une subvention de \$457,991. Depuis lors il a été payé \$189,293, ce qui, au 31 décembre 1887, faisait un total de \$647,284.

LIGNE DIRECTE.

L'entreprise connue sous le nom de " Ligne Directe " a pour but de mettre Montréal, la métropole commerciale du Canada, en communication avec les ports canadiens de l'Atlantique par la voie la plus directe et la plus praticable. Depuis quelques années le parlement s'occupe de cette question, et il a de temps à autre voté des subventions afin de favoriser l'entreprise ; des compagnies se sont constituées et des explorations ont été faites par des particuliers et par le gouvernement ; bref, dans le cours du dernier exercice, on a pris des mesures qui font espérer que le but désiré sera atteint. L'entreprise se divise en deux sections : à l'est et à l'ouest de Moncton.

A l'est de Moncton—voie ferrée jusqu'à Sydney et Louisbourg.

(Nos 9, 21.)

Comme chaînon de la communication par une voie ferrée qu'il s'agissait d'établir avec le nord-est du Cap-Breton, la construction d'une ligne d'environ 70 milles entre Oxford et New-Glasgow, raccordant l'Intercolonial au chemin de fer de Prolongement-Est et évitant un long détour, fut autorisée en 1882, le parlement ayant voté une subvention de \$224,000 à cet effet.

A la date du 28 juillet 1882, contrat fut passé avec la Compagnie de la Grande Ligne Directe entre Montréal et l'Europe pour la construction de ce chemin, qui devait être terminé pour le 1er janvier 1884.

La compagnie se mit à l'œuvre et continua les travaux jusque dans l'été de 1883, alors que les opérations cessèrent. En conséquence, le contrat fut annulé. Comme la subvention devait être payée à l'achèvement de chaque section de dix milles, et comme la compagnie n'a pas terminé une seule section, elle n'a reçu aucune partie de la subvention.

En 1885, le crédit suivant fut voté par le parlement :—

Au chemin de fer de la Ligne Directe de la Nouvelle-Ecosse pour régler les réclamations non-réglées des sous-entrepreneurs et autres pour main-d'œuvre, matériaux, etc., employés dans la construction du dit chemin de fer entre Oxford et New-Glasgow, et pour acheter leurs droits dans le dit chemin de fer et les dites réclamations, cette dépense devant être décrétée par un arrêté du conseil et constituer un premier débit sur la subvention au dit chemin de fer autorisée par l'acte 45 Vict. chap. 14..... \$125,000

Un arrêté du conseil du 14 août 1885 nommait un commissaire spécial par lequel un certain nombre de réclamations furent réglées. En 1886, le parlement vota un nouveau crédit de \$25,000 pour les mêmes fins, et le commissaire a obtenu les récépissés et les cessions des entrepreneurs de la compagnie et des personnes qui avaient des intérêts dans l'entreprise,—les paiements faits couvrant les dettes que la compagnie avaient contractées pour la construction du chemin, avant la suspension des travaux au mois d'août 1883. Bien que des capitalistes et d'autres personnes aient soumis plusieurs propositions pour la construction de la ligne de chemin de fer directe embrassant le Cap-Breton, on n'est arrivé à rien de défini ou de satisfaisant; en conséquence, il fut décidé, plutôt de priver plus longtemps le Cap-Breton des avantages d'une commission par une voie ferrée, que le gouvernement devait construire lui-même une ligne dans l'île.

CHEMIN DE FER DU CAP-BRETON.

L'acte 49 Vict., chap. 14 (1886), autorisait la construction, comme ouvrage public, d'un chemin de fer partant d'un point sur le détroit de Canso et allant à
lxx [1887]

Louisbourg ou à Sydney, dont le tracé devait être déterminé par le gouverneur en conseil.

Après plusieurs études faites sur l'île, un tracé partant de la Pointe Tupper, au détroit de Canso, passant le lac McIntyre, les Grand-Narrows et la rive sud du lac Petit Bras d'Or jusqu'à Sydney, avec embranchement à Sydney-Nord, fut finalement adopté par arrêté du conseil du 29 octobre 1886.

Le chemin fut subséquemment divisé en deux sections: la section de l'est, d'environ 45 milles, entre Grand-Narrows et Sydney, qui fut donnée à l'entreprise au plus bas soumissionnaire, le 28 janvier 1887, après avis public; et la section de l'ouest, entre la Pointe Tupper et Grand-Narrows, également donnée à l'entreprise au plus bas soumissionnaire le 27 juillet 1887.

Comme les travaux de la section de l'est, entre Grand-Narrows et Sydney, n'avançaient pas beaucoup, l'entreprise a été enlevée aux entrepreneurs, suivant les termes du contrat.

On a acheté le droit de passage, et régié avec les propriétaires de terrains, dans la plupart des cas.

La longueur totale du chemin, à partir de la Pointe Tupper jusqu'au point de prolongement à Sydney et Sydney-Nord, est de 78 milles; le prolongement de Sydney a 12 milles, et celui de Sydney-Nord 8, ce qui fait un total de 98 milles.

Les municipalités de Sydney et de Sydney-Nord fournissent les terrains pour le prolongement du chemin jusqu'à des points de ces localités qui leur paraissent plus désirables que les termini fixés par le tracé officiel.

A l'ouest de Moncton—Compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au Nord-Ouest.
(Nos 20, 63.)

Au cours de la session de 1885, après une série d'explorations faites avec soin entre Montréal et les points d'où les ports mentionnés peuvent être atteints par les chemins de fer actuels, le parlement fit connaître sa décision en octroyant une subvention par l'acte suivant, 48-49 Vict., chap. 58:—

“ Pour une ligne de chemin de fer partant de la rive sud du fleuve Saint-Laurent, vis-à-vis ou près de Montréal, et allant aux ports de Saint-Andrews, Saint-Jean et Halifax, *viâ* Sherbrooke, le lac Moosehead, Mettawamkeag, Harvey, Frédéricton et Salisbury, une subvention n'excedant pas quatre-vingts mille piastres par an pendant vingt ans, formant en totalité, avec la subvention autorisée par l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, pour une ligne de chemin de fer reliant Montréal aux dits ports de Saint-Jean et d'Halifax par la route praticable la plus courte possible, laquelle se trouve être la ligne décrite ci-dessus, un octroi n'excedant pas en totalité deux cent cinquante mille piastres par an, dont le tout sera versé en aide à la construction de cette ligne pendant une période de vingt ans, ou il sera donné une garantie pour pareille somme pendant une semblable période comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux,—la dite subvention devant être accordée aux termes et conditions spéci-

fiés, et payable à même le fonds du revenu consolidé en la manière prescrite par l'acte en dernier lieu mentionné à l'égard de la subvention autorisée par le dit acte pour aider à la construction de la dite ligne de chemin de fer."

La Compagnie du chemin de fer International ayant demandé les dites subventions, ayant convenu de se conformer aux conditions et exigences voulues et ayant établi qu'elle était en mesure de construire et d'exploiter le chemin, contrat fut passé avec elle le 14 décembre sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 19 novembre précédent; par ce contrat elle s'engageait à construire, pour le 1er juillet 1889, une ligne partant d'un point sur la rive sud du Saint-Laurent à ou près Caughnawaga, et allant se raccorder au chemin de fer Intercolonial à Moncton.

Subséquentement, la Compagnie du chemin de fer International vendit ses intérêts dans ce contrat à la Compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au Nord-Ouest, et cette dernière compagnie fut acceptée entrepreneur par un arrêté du conseil du 13 novembre 1886; le contrat fait sous l'autorité de cet arrêté porte la date du 6 décembre de la même année.

La Compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au Pacifique ayant par sa charte le pouvoir de faire des arrangements pour traverser l'Etat du Maine, obtint de la Compagnie du chemin de fer du Maine Central le privilège d'acquérir le droit de circulation sur la partie de son chemin qui se trouve entre Mattawamkeag et Vanceborough, sur la ligne frontière. Ces arrangements furent sanctionnés par un arrêté du conseil du 30 décembre 1886.

Les subventions votées par le parlement pour l'exécution de cette entreprise s'élevant en totalité, comme il est dit plus haut, à \$250,000 par année pendant vingt ans, il devint nécessaire de répartir cette somme de manière à assurer la construction des chaînons devant se raccorder aux chemins qui existent déjà dans le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse et qui conduisent aux ports en question.

En conséquence, il fut fait une estimation des différentes sections de la ligne explorée, telle qu'adoptée, et comme résultat un arrêté du conseil fut pris le 14 juin 1886, partageant la subvention comme suit:—Pour la section comprise entre le fleuve Saint-Laurent et Lennoxville, 100 milles, \$71,100; la section comprise entre Lennoxville et la Rivière-à-l'Original, 8 milles environ à l'est de la frontière occidentale qui sépare la province de Québec de l'Etat du Maine, 89 milles, est couverte par le chemin de fer International déjà construit. Pour la section de 134 milles comprise entre la Rivière-à-l'Original et Mettawamkeag, station sur le chemin de fer du Maine-Central, \$115,500; pour la section comprise entre Mettawamkeag et la station Harvey, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, distance de 81 milles, des arrangements de circulation ont été pris avec les chemins de fer qui existent déjà. Pour la section de 113 milles comprise entre Harvey et un point situé sur l'Intercolonial près de la station Salisbury, \$63,400. Le reste de la distance jusqu'à Moncton par l'Intercolonial est de 10 milles, et la distance totale entre le fleuve Saint-Laurent et Moncton est de 527 milles.

Par arrêtés du conseil du 3 septembre 1886, et du 24 mai 1887, des plans de tracé furent approuvés pour la distance comprise entre le fleuve Saint-Laurent (à Caughnawaga) et Lennoxville, en passant par la ville de Saint-Jean, P.Q., Farnham et Stukely-Sud jusqu'à Magog, et de là au nord du lac Magog ; de la sorte, le tracé officiel se trouve modifié, et la distance légèrement augmentée, de 100 milles à $101\frac{55}{100}$.

Les travaux n'étant pas terminés, aucune partie de ces subventions n'était encore payée au 31 décembre 1887.

La Compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au Nord-Ouest ayant par sa charte, 42 Vict., chap. 65 (1879), l'autorisation de construire un pont sur le Saint-Laurent, près Lachine, soumit à l'approbation du gouvernement les plans de ce pont, qui devait se trouver à environ un mille en aval de l'entrée du canal Lachine et à peu près neuf milles en amont de Montréal. Ces plans ayant été trouvés bons au double point de vue de l'art et de la navigation, ils furent approuvés par un arrêté du conseil du 1er avril 1882, puis modifiés par un autre arrêté du 14 novembre 1885. Les plans approuvés comportent un pont en acier, avec piles en pierre, ayant deux ouvertures de 408 pieds chacune, deux de 269 et huit de 242 pieds chacune. Les deux ouvertures centrales de 216 pieds chacune ont une hauteur de 60 pieds au-dessus du niveau d'eau d'été ; ces deux ouvertures sont sur le principe des ponts à combinaison de haubans et de poutres droites. Le pont est maintenant terminé.

Par un contrat portant la date du 6 décembre 1886, la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a acquis l'affermage à perpétuité de la ligne et des intérêts de la Compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au Pacifique.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LA VALLÉE DE STEWIACKE À LANSDOWNNE.

(Voir n° 87.)

Par l'acte 49 Vict., chap. 10 (1886), autorité fut donnée d'accorder une subvention ne dépassant pas \$80,000 pour un chemin de fer partant d'un point sur l'Intercolonial, passant par la vallée de Stewiacke et établissant une communication avec les mines de fer, Spring-Side, colonies de Stewiacke supérieur et Musquodoboit, 25 milles. La compagnie du chemin de fer de la vallée de Stewiacke à Lansdowne ayant demandé cette subvention, contrat fut passé avec elle le 17 décembre 1886, la ligne devant être terminée le 31 décembre 1889. Au 31 décembre 1887, aucune partie de la subvention n'était encore payée.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER SAINT-LAURENT, BASSES-LAURENTIDES ET SAGUENAY.

(Voir nos 59 et 117.)

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 59 (1885), une subvention de \$217,600 fut accordée pour une voie ferrée depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, Québec, jusqu'à un point de jonction avec le chemin de fer du lac Saint-Jean. Cette subvention remplace celle qui avait été donnée l'année précédente.

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 24, cette subvention fut répétée en faveur de la compagnie ci-après désignée.

La Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay ayant présenté une soumission qui a été acceptée, contrat fut passé avec elle le 20 février 1886, sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 6 du même mois, qui acceptait aussi les plans du tracé. Ce tracé fut subséquemment modifié sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 25 août 1887.

A la clôture du dernier exercice, la compagnie avait reçu \$64,430. Depuis lors, elle a encore reçu \$28,383, ce qui porte à \$92,813 le total des paiements faits jusqu'au 31 décembre 1887. Cette somme couvre une distance de 22½ milles.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE TÉMISCOUATA—DE LA RIVIÈRE-DU-LOUP A EDMONTON.
(Voir nos 3 et 62.)

Pour la construction d'une ligne de la Rivière-du-Loup ou de la Rivière-Ouelle, ou à partir de quelque point entre ces deux localités et Edmonton, le parlement, en 1882, vota une subvention de \$240,000, et par l'acte 48-49 Vict., chap. 58, il vota une nouvelle subvention ne dépassant pas \$258,000 pour une ligne partant de la Rivière-du-Loup ou de la Rivière-Ouelle, soit, en totalité, une somme de \$498,000 pour aider à ces travaux.

En vertu des dispositions expresses de cet acte, des arrêtés du conseil des 3 et 6 octobre 1885 accordèrent une charte à certaines personnes constituant " la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata," dans le but de construire cette voie ferrée, et la charte, après avoir été publiée dans la *Gazette Officielle* du 10 de ce mois, a vigueur et effet comme si elle était un acte du parlement. Cette charte fut subséquemment ratifiée et modifiée par l'acte spécial 50-51 Vict., chap. 71, 1887. Elle autorise la compagnie à construire une voie ferrée depuis la Rivière-du-Loup, sur l'Intercolonial, jusqu'à Edmonton. Le 21 juin 1886, contrat fut passé avec la compagnie pour la construction de la ligne subventionnée, qui doit être terminée pour le 1er août 1889. Le tracé de la partie du chemin, 80½ milles, *vidé* le lac Témiscouata et la rivière Madawaska, a été approuvé par un arrêté du conseil du 30 septembre 1886. A la clôture du dernier exercice aucune partie de la subvention n'était encore payée; mais plus tard, et après inspection officielle, il a été fait plusieurs paiements dont le total s'élevait, au 31 décembre 1887, à \$166,184, couvrant une distance de 50 milles.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE TORONTO, GREY ET BRUCE.

(Voir n° 75.)

L'acte de 1886, 49 Vict., chap. 10, autorisait l'octroi d'une subvention ne dépassant pas \$16,000 pour la construction d'un chemin de fer depuis Glenannan jusqu'à Wingham, Ont. Le 20 janvier 1887, contrat fut passé avec la Compagnie du chemin de fer de Toronto, Grey et Bruce, sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 5 décembre 1886, et les plans du tracé étant approuvés et le chemin étant terminé et inspecté, le paiement de la subvention totale applicable à l'entreprise, \$14,720, a été autorisé par des arrêtés du conseil dont le dernier porte la date du 31 décembre 1887. Ce jour-là toute la somme était payée, sauf \$320.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DES COMTÉS DE L'OUEST.

L'acte 50-51 Vict., chap. 25 (1887), sanctionné le 23 juin 1887, ratifiait une convention faite par le gouvernement avec la Compagnie du chemin de fer des Comtés de l'Ouest le 31 janvier 1887, et qui fut subséquemment modifiée sur le contrat qui accompagne l'acte. La convention se résume en ceci :

La compagnie s'engageait à retirer la pétition de droit qu'elle avait présentée contre la couronne au sujet du chemin de fer d'embranchement de Windsor, libérant le gouvernement de toutes réclamations et abandonnant au gouvernement tous ses droits et titres à l'embranchement. Elle s'engageait à construire et terminer le chemin de fer entre Annapolis et Digby, N.-E., à terminer, équiper et mettre en ordre parfait toute la ligne entre Yarmouth et Annapolis, et à régler toutes ses dettes et toutes les hypothèques existant sur ses propriétés. Pour remplir ces engagements, elle devait déposer entre les mains du gouvernement tout le produit de la vente de ses débentures, etc., dont l'émission était limitée à \$4,200,000. Le gouvernement de son côté, en considération de ce que ci-dessus, s'engageait à payer à la compagnie la somme de \$500,000, à être portée au crédit de la compagnie et ajoutée au produit de la vente des débentures, produit que le gouvernement devait garder à cette fin,—le tout à être appliqué, sous l'autorité d'un certificat de l'ingénieur en chef du gouvernement et d'un arrêté du conseil, au paiement de l'intérêt sur les débentures, à la construction et à l'achèvement du chemin de fer plus haut mentionné, et au paiement des dettes existantes de la compagnie; et la balance, s'il y en avait, devait être remise à la compagnie. Les époques auxquelles la compagnie était tenue, telles que modifiées par les termes de l'acte, étaient les suivantes :—

Les travaux devaient commencer le 13 juillet 1887, et le chemin de fer entre Annapolis et Digby devait être terminé pour le 12 septembre 1888; et la compagnie devait compléter, avant le 12 septembre 1887, et à la satisfaction du gouvernement, tous les arrangements pour le règlement de ses dettes. Le gouvernement devait aussi, s'il le jugeait à propos, terminer la ligne entre Annapolis et Digby à même les fonds déposés entre ses mains, si la compagnie manquait de commencer les travaux, de les pousser avec diligence, ou de le satisfaire au sujet des arrangements à prendre pour le règlement des dettes aux époques fixées. Au 31 décembre 1887, la compagnie n'avait pas encore fait de dépôts.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE DE L'OUEST D'ONTARIO.

(Voir n^o 66.)

L'acte 49 Vict., chap. 10 (1886) autorisait l'octroi d'une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, ni \$256,000 en totalité, pour aider la construction d'un chemin de fer depuis Ingersoll *via* London, jusqu'à Chatham, Ont., et dont la longueur était estimée à 80 milles.

La Compagnie du chemin de fer du Pacifique de l'ouest d'Ontario, qui avait obtenu la subvention, ayant demandé la permission de construire le chemin de

[1887]

lxx

Woodstock à London, au lieu d'Ingersoll, et comme il paraissait que cette nouvelle ligne serait, à cause de sa longueur, plus utile au pays que la route subventionnée, un arrêté du conseil pris le 8 septembre 1886 permit à la compagnie de passer contrat pour la construction du chemin proposé entre Woodstock et London, 27 milles,—sujet néanmoins à l'approbation du parlement. Ce contrat conditionnel, aux termes duquel le chemin devait être terminé pour le 1er novembre 1887, fut signé le 2 novembre 1886.

Cependant la compagnie a construit une partie de son chemin de fer, dont le tracé a été officiellement approuvé, depuis London en allant vers l'est jusqu'à un point près d'Ingersoll, 19 milles, d'où raccordement peut être fait avec Ingersoll et Woodstock. Inspection faite et sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 1er septembre 1887, la compagnie a reçu \$60,000, montant de la subvention applicable à la longueur du chemin construit, moins \$800 retenues pour couvrir les travaux restant à faire.

Au cours de la session de 1887 fut passé l'acte 50-51 Vict., chap. 62, qui autorise la Compagnie du chemin de fer d'Ontario et Québec à acquérir, au moyen d'un bail, partie de la ligne de la Compagnie du chemin de fer du Pacifique de l'ouest d'Ontario en voie de construction, allant d'un point du chemin de fer d'Ontario et Québec près Woodstock, *viâ* London, jusqu'à la rivière Sainte-Claire, et cette location a été approuvée par un arrêté du conseil du 10 octobre 1887.

SUBVENTIONS EN TERRES.

Les compagnies suivantes ont reçu l'aide de subventions en terres autorisées par le parlement et accordées par le ministère de l'intérieur :

Elles sont énumérées ici parce que les travaux d'art ont été contrôlés par ce ministère, qui ne payait les subventions aux compagnies intéressées que par le certificat de notre ingénieur en chef.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER D'ALBERTA ET ATHABASKA.

(Voir n° 142.)

Par arrêté du conseil du 21 mai 1887, une concession de terres fut faite, sujette à l'approbation du parlement, à cette compagnie pour un chemin de fer à partir de quelque point sur la rivière aux Arcs, ou sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, à ou entre Calgary et Crowfoot Creek, allant vers le nord jusqu'à un point sur la rivière Athabaska, et traversant la Saskatchewan du Nord jusqu'à un point près de l'emplacement de ville d'Edmonton, distance de 300 milles. La subvention était à raison de 6,400 acres par mille; les premiers 50 milles, commençant au terminus sud, doivent être terminés pour le 20 juillet 1888; 100 milles dans le cours de chacune des deux années suivantes, et tout le chemin pour le 20 juillet 1891.

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 23, la subvention a été confirmée.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU GRAND NORD-OUEST CENTRAL.

(Voir n° 140.)

Le projet de construire un chemin de fer entre Brandon sur le chemin de fer Canadien du Pacifique et Battleford dans le district provisoire de Saskatchewan, distance d'environ 450 milles, est dû à la Compagnie du chemin de fer du Nord-Ouest Central, ci-devant la Compagnie du chemin de fer de Souris aux Montagnes Rocheuses. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 29 juillet 1885, le privilège qui avait été accordé à la compagnie d'acheter des terres à raison de \$1.06 l'acre jusqu'à la concurrence de 6,400 acres par mille, fut converti en une concession gratuite de ces terres (sujet à une taxe de 10c. par acre pour l'arpentage), à la condition que le chemin fût terminé dans des sections mentionnées.

Aucune section du chemin n'a été construite comme résultat de cette concession. Des embarras ayant surgi et d'autres demandes ayant été faites, l'acte 49 Vict., chap. 11 (1886), qui accordait une subvention de 6,400 acres par mille pour l'entreprise fut appliqué à l'une ou l'autre des deux compagnies mentionnées ou à toute autre compagnie qui se chargerait de construire le chemin. Subséquemment, sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 22 juillet 1886, la Compagnie du chemin de fer du Grand Nord-Ouest Central fut acceptée comme entrepreneur de la construction d'un chemin de fer de Brandon à Battleford, moyennant la subvention en question,—après avoir été constituée en corporation par un arrêté du conseil portant la même date et en vertu des dispositions de l'acte. Le contrat fut signé le 12 septembre 1887. D'après ce contrat, la compagnie est tenue de construire, équiper et mettre en état d'exploitation pour le 1er janvier 1888—

“ 1889—100 “

“ 1890—150 “

“ 1891—150 “

—
450 milles.

La première section de 50 milles doit être construite et équipée avant l'octroi d'une partie quelconque de la subvention.

Le 7 novembre 1887, l'époque fixée pour l'achèvement de cette section a été prorogée au 1er août 1888.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU MANITOBA ET DU NORD-OUEST.

(Voir nos 137 et 139.)

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 60, autorité fut donnée de concéder à cette compagnie environ 430 milles de terres, 6,400 acres par mille, pour une ligne de chemin de fer depuis Portage-la-Prairie jusqu'à la traverse du bras sud de la rivière Saskatchewan, à 20 milles de Prince-Albert.

Une concession fut faite à la compagnie par arrêté du conseil du 4 octobre 1884, annulant des arrêtés antérieurs. La date de l'achèvement des travaux fut fixée par arrêté du 6 mai 1885, à raison de 50 milles par année.

[1887]

Le tracé et les rampes ayant été approuvés, une inspection des travaux fit constater que jusqu'au 1er décembre 1885, la compagnie avait construit et équipé 130 milles de son chemin. Un arrêté du conseil du 2 avril 1888 autorisa le transport de la concession de terres pour cette distance. Une autre inspection, faite depuis cette époque, a démontré que jusqu'à la fin de décembre 1886 la compagnie a construit 50 autres milles, ce qui fait un total de 180 milles de la ligne-mère.

Par l'acte 49 Vict., chap. 11, autorité fut donnée de concéder à la compagnie environ 26 milles de terres, 6,400 acres par mille, pour l'aider à construire un embranchement de ce chemin de fer partant d'un point de la ligne-mère à ou près Todburn jusqu'à la rivière Assiniboine, près Shellmouth.

Une concession fut faite à la compagnie par un arrêté du conseil du 24 mai 1886, les travaux devant être terminés pour le 31 décembre 1886. Sous l'autorité d'arrêtés du conseil des 10 et 21 septembre 1886, la compagnie fut autorisée à faire partir la ligne de Binscarth, l'arrêté en premier lieu nommé approuvant le tracé, 11½ milles, à Russell, jusqu'ou le chemin a été construit. Cet embranchement, 12 milles de long, a été inspecté et déclaré terminé.

Aujourd'hui, le 3 décembre 1887, la ligne-mère est en état d'exploitation entre Portage-la-Prairie et Langenburg, 180 milles.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE COLONISATION DU NORD-OUEST DU MANITOBA.

(Voir n° 136.)

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 60 (1885), autorité fut donnée de concéder à cette compagnie 150 milles de terre, 6,400 acres par mille, pour une ligne de chemin de fer de Winnipeg au lac de l'Eau-Blanche.

La charte de la compagnie, octroyée par l'acte 42 Vict., chap. 66 (1879), lui conférait le droit de construire une voie ferrée de Winnipeg au lac de la Roche, près la frontière occidentale de la province,—ce chemin devant être terminé en cinq ans, c'est-à-dire pour le 15 mai 1884.

Par l'acte 43 Vict., chap. 53 (1880), elle fut autorisée à prolonger sa ligne jusqu'aux houillères de Souris.

Par l'acte 47 Vict., chap. 73 (1884), elle fut autorisée à affermer sa ligne au chemin de fer Canadien du Pacifique,—le temps fixé pour achever la ligne étant prolongé de trois ans au delà de la période inscrite dans la charte, c'est-à-dire jusqu'au 15 mai 1887.

Par un arrêté du conseil du 4 octobre 1884, la compagnie reçut une subvention de 6,400 acres par mille pour toute la distance, environ 152 milles, entre Winnipeg et le lac de l'Eau-Blanche, soit 972,800 acres; la ligne devait être terminée, sur cette distance, pour le 1er octobre 1885. Le tracé a été approuvé comme suit:—

Par un arrêté du 3 novembre 1881—depuis la rue Aikins, Winnipeg, jusqu'à la section 18, township 7, rang 40, à peu près 52 milles. Ce sera un point à environ 4 milles au sud de ce qui est appelé Anse-à-l'Orme.

Par un arrêté du conseil du 1er avril 1885, depuis la section 29, township 8, rang 4, le point maintenant appelé Anse-à-l'Orme, allant à l'ouest en suivant une

tangente jusqu'à la section 31, township 7, rang 9. C'est l'embranchement nord allant vers l'ouest.

Par un arrêté du conseil du 10 septembre 1885, depuis la section 29, township 8, rang 4, passant par Carman et Manitou et la rive sud du lac Blanc, et allant à la frontière occidentale du Manitoba, entre les rangs 29 et 30. C'est l'embranchement sud.

Un arrêté du conseil du 6 avril 1885, modifia la concession accordée par l'arrêté du 4 octobre 1884, de façon à la rendre applicable à un changement dans le tracé du chemin et aux sections suivantes:—

1. Depuis le township 7, rang 4 (la partie du Winnipeg au township 7, rang 6, environ 50 milles, étant déjà terminée) jusqu'à Manitou.....	}	110
2. De Manitou au lac de l'Eau-Blanche.....		
3. Du township 8, rang 4, au township 8, rang 9.....		20
		<u>130</u>
		<u>130</u>

L'arrêté répartissait aussi les 972,800 acres également sur les 130 milles = 7,483-84 acres par mille.

Un arrêté du conseil du 11 septembre 1885 prolongea jusqu'au 6 avril 1886, le temps fixé pour l'achèvement des travaux.

Un arrêté du conseil du 5 avril 1886, après rapport d'inspection fait par l'ingénieur en chef des chemins de fer, constatant l'achèvement de 100 milles, autorisa le transfert de 748,384 acres à la compagnie du Sud-Ouest du Manitoba.

Par un arrêté du conseil du 15 novembre 1886, il fut décidé d'appliquer à certains autres prolongements terminés, savoir : sur l'embranchement sud, à partir de Boisevain-Ouest, 21 milles ; sur l'embranchement nord, à partir de Holland-Ouest, 20 milles—la réserve faite pour la section n° 1 sous l'autorité de l'arrêté du 6 avril 1885. Le reste devait être retenu comme subvention pour la dite section n° 1, depuis le township 7, rang 4, jusqu'à Manitou, dont la construction fut retardée, la compagnie du Pacifique, locataire du chemin, ayant déjà, par sa ligne du sud, communication avec Manitou à partir de Winnipeg.

Par un arrêté du conseil du 6 mars 1887, le tracé de celle des deux coupes située au nord fut approuvé pour une distance totale de 60 milles depuis l'Anse-à-l'Orme jusqu'à la section 10, township 7, rang 14. De cette subvention, les premiers 30 milles étaient pour un tracé préalablement approuvé, mais aujourd'hui modifié.

Après une nouvelle inspection et un autre rapport de l'ingénieur en chef du gouvernement établissant que le chemin était en état d'être exploité sur une autre distance totale de 60 milles, un arrêté du conseil du 19 mars 1887 autorisa le transport de la subvention pour cette distance. Au 31 décembre 1887, la ligne était exploitée jusqu'à Glenboro, (chaînon du nord) 105 milles ; aussi sur le chaînon du sud jusqu'à Deloraine, un point 101 milles à l'ouest de Manitou et 203 milles de Winnipeg.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ET DE HOUILLE DE MEDICINE-HAT.

(Voir n° 144.)

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 23, autorisation était donnée de concéder à cette compagnie des terres fédérales jusqu'à la concurrence de 6,400 acres par mille pour un chemin de fer allant d'un point à ou près Medicine-Hat, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'aux houillères des ou près des townships nos 12 et 13, rang 6, à l'ouest du 4e principal méridien, distance d'à peu près 8 milles.

En conséquence, la concession fut faite à la compagnie sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 6 juillet 1887, après qu'il eut été stipulé que le chemin serait terminé et mis en exploitation pour le 31 décembre 1883.

COMPAGNIE DE HOUILLE ET DE NAVIGATION DU NORD-OUEST.

(Voir n° 135.)

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 39 (1885), autorité fut donnée de concéder à cette compagnie environ 110 milles de terres, 3,800 acres par mille, pour une ligne de chemin de fer entre Medicine-Hat et les bancs de houille de la rivière du Ventre. Par l'acte 50-51 Vict., chap. 22, cette concession fut portée à 3,840 acres par mille.

Par un arrêté du conseil du 16 mars 1885, approbation fut donnée au tracé de la ligne, et après inspection, au mois d'octobre 1885, de la partie terminée du chemin—savoir : depuis la station Dunmore, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à Lethbridge, 109 milles, un arrêté du conseil du 19 octobre accepta le chemin comme terminé.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ET DE VAPEURS DE LA QU'APPELLE, DU LAC LONG ET DE LA SASKATCHEWAN.

(Voir n° 143.)

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 60, autorité fut donnée d'accorder une concession de 6,400 acres de terres pour une ligne partant d'un point près Régina, et allant aux eaux navigables du lac Long.

Le 30 décembre 1884, il fut pris un arrêté du conseil accordant cette subvention à la compagnie.

Le tracé du chemin entre Régina et les eaux navigables du lac Long, distance d'environ 23 milles, a été approuvé par arrêté du conseil du 25 septembre 1886.

Une inspection du chemin, faite au mois de mai 1886, fit constater qu'il était terminé et en bon état sur une distance de 20.10 milles, et que les travaux sur le reste du parcours jusqu'au lac, environ 2 milles, étaient en cours d'exécution.

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 23, autorité fut donnée d'accorder à cette compagnie une subvention de 6,400 acres par mille pour un prolongement de sa ligne à partir d'un point près du terminus nord de la partie terminée du chemin de fer près le lac Long jusqu'à un point près le coude de la rivière Saskatchewan du Nord, avec embranchement jusqu'à Prince-Albert et Battleford, environ 325 milles.

Le 20 juin 1887, il fut pris un arrêté du conseil accordant cette subvention.

La compagnie s'est engagée à construire et à mettre les premiers 50 milles en état

d'exploitation pour le 20 juillet 1888, la partie qui s'étend jusqu'à la traverse de la Saskatchewan du Sud dans le cours des douze mois suivants, et tout le chemin pour le 25 mai 1891.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ET DE NAVIRES DE WINNIPEG ET DE LA BAIE-D'HUDSON.

(Voir n° 134.)

Par l'acte 47 Vict., chap. 25, par. 7 (1884), autorité fut donnée d'accorder une subvention en terres pour une voie ferrée entre un point du chemin de fer Canadien du Pacifique et la baie d'Hudson: 6,400 acres par mille dans le Manitoba, et 12,800 acres dans les territoires du Nord-Ouest.

En l'année 1830 l'acte 43 Vict., chap. 59, constitua en corporation "la Compagnie de chemin de fer et de navires de Winnipeg et de la Baie-d'Hudson," avec pouvoirs de construire une ligne de Winnipeg à ou près Port-Nelson, baie d'Hudson.

En 1884, cet acte fut modifié (par le chapitre 70), et la compagnie fut autorisée à commencer son chemin en partant de Winnipeg ou de quelque point entre Selkirk et Portage-la-Prairie, et allant à Port-Nelson et Churchill ou quelque autre point sur la baie d'Hudson; aussi, de construire un embranchement entre un point quelconque de sa ligne-mère et le chemin de fer Canadien du Pacifique, à l'ouest du lac Winnipegosis, la construction devant se faire dans la proportion d'au moins 50 milles par année.

Par le même acte un acte antérieur qui autorisait la fusion de cette compagnie avec la Compagnie de chemin de fer et de transport de la vallée de la Nelson fut abrogé, et autorisation fut donnée de liquider les affaires de la compagnie en dernier mentionnée, et de transférer ses propriétés et ses intérêts à la Compagnie de Winnipeg, et de la Baie-d'Hudson.

Un acte passé en 1886 (49 Vict., chap. 73) fixe au 2 juin 1890 la date de l'achèvement des travaux.

Par un arrêté du conseil du 11 mai 1885, tous les arrêtés précédents relatifs à ce sujet furent annulés, et une subvention en terres a été accordée à la Compagnie de chemin de fer et de navires de Winnipeg et de la Baie-d'Hudson, comme suit:—

		Acres.	
Autorisé par l'acte 47 Vict., chap. 25, sanctionné le 19 avril 1886.	}	Division A.—Depuis le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à la frontière septentrionale du Manitoba—distance évaluée, 225 milles.....	1,440,000
		Division B.—Depuis la frontière jusqu'au terminus près l'embouchure de la rivière Nelson, baie d'Hudson—distance évaluée, 425 milles.....	5,410,000
		Division C.—L'embranchement, à partir d'un point de la ligne-mère, près l'extrémité septentrionale du lac Winnipeg, jusqu'à son intersection avec le chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest—distance évaluée ne devant pas excéder 250 milles. (Concession sujette à l'approbation du Parlement.)	1,600,000

Le temps accordé pour l'achèvement des travaux a été fixé par cet arrêté comme suit : 50 milles sur la division A ou B pour le 19 avril 1887, et 50 milles par chaque année suivante jusqu'à l'achèvement de la ligne-mère ; mais si la compagnie ne termine pas sa ligne-mère pour le 11 mai 1890, elle perdra son droit à une subvention pour son embranchement qui, lui-même, [devra être terminé pour le 11 mai 1893.

Au mois de février 1887, l'ingénieur en chef du gouvernement fit rapport que la valeur des travaux exécutés sur 40 milles du chemin de la compagnie était de \$220,000.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LA MONTAGNE-DE-BOIS À QU'APPELLE.

(Voir n° 141.)

Par l'acte 49 Vict., chap. 11 (1886), autorité a été donnée d'accorder une concession d'environ 240 milles, 6,400 acres par mille, pour un chemin de fer à partir d'un point dans le township 4, rang 30, à l'ouest du 2e méridien, traversant la ville de Qu'Appelle jusqu'au chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest.

Une concession fut accordée à la compagnie par un arrêté du conseil du 23 mai 1886. La partie comprise entre Fort-Qu'Appelle et le chemin de fer Canadien du Pacifique devra être terminée pour le 1er novembre 1887, et 50 milles chaque année suivante.

Cet arrêté du conseil fut modifié par un autre du 7 juillet 1887, qui accorde à la compagnie une année, à partir du 1er janvier 1887, pour terminer la première section de 50 milles (après avoir achevé pour le 1er novembre 1887), la partie comprise entre le chemin de fer Canadien du Pacifique et Fort-Qu'Appelle, l'achèvement devant s'effectuer à raison de 50 milles par chaque année subséquente jusqu'à la construction entière du chemin.

Un autre arrêté du conseil pris le 22 novembre 1887 accorde à la compagnie un délai jusqu'au 31 juillet 1888 pour terminer la partie comprise entre Fort-Qu'Appelle et le chemin de fer Canadien du Pacifique ; aux termes de l'arrêté précédent, 100 milles du chemin devront être terminés et exploités pour le 31 décembre 1888.

TUNNEL DU DÉTROIT DE NORTHUMBERLAND.

Le gouvernement ayant été saisi d'un projet de construction d'un tunnel dans le détroit de Northumberland pour raccorder les réseaux de chemins de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Île du Prince-Edouard, a jugé à propos, avant de prendre une décision dans une affaire aussi importante, d'être renseigné par ses ingénieurs sur la praticabilité du projet. Le 24 août 1886, un arrêté du conseil fut pris à l'effet d'autoriser une certaine dépense pour faire pratiquer des forages entre le cap Traverse, sur l'île, et le cap Tormentine, sur la terre ferme, distance de 8 milles.

Les ingénieurs chargés de l'exploration réussirent à faire des forages à chaque quart de mille sur les premiers trois milles en partant du cap Traverse, et à chaque demi-mille sur le reste de la distance. Sur les premiers 5½ milles, le foret passa à

travers du sable et du gravier jusqu'à ce qu'il atteigne de la terre à briques. Du 5½ mille au 6½, depuis le sable et le sable dur gris jusqu'à la terre à briques. Du 6½ mille au 8e, c'est-à-dire jusqu'au littoral de la terre ferme, dans la vase, le sable et la glaise rouge jusqu'à la roche. La plus grande profondeur d'eau est de 96 pieds et se trouve à 4½ milles du cap Traverse; au 6½ mille il y a un rocher couvert par 9 pieds d'eau et environ 10 pieds de sable. A cette exception près, le fond est très uniforme et bon.

TUNNEL DE LA RIVIERE SAINTE-CLAIRE.

En 1884, une compagnie, "la Compagnie du tunnel de la frontière de Sainte-Claire," fut constituée en corporation par l'acte fédéral 47 Vict., chap. 82, pour construire un tunnel partant d'un point dans ou près la ville de Sarnia, Ontario, et allant à la cité de Port-Huron, Michigan, États-Unis; l'acte prescrivait que les plans du tunnel et de ses ouvrages devaient être approuvés par le gouverneur en conseil avant l'exécution de l'entreprise.

Des plans satisfaisants ayant été soumis, ils furent approuvés par un arrêté du conseil portant la date du 24 novembre 1886.

La longueur du tunnel lui-même sera de 5,280 pieds, ou un mille, dont 2,310 pieds sous la rivière. Pour la partie centrale de cette distance, 1,500 pieds seront de niveau; la rampe, de chaque côté, sera de 1 à 50. La longueur totale du tunnel et de ses abords sera de 15,150 pieds, et il fera un raccordement entre le chemin de fer Grand-Tronc et le chemin de fer Chicago et Grand-Tronc. Le tunnel, de forme cylindrique, aura un diamètre de 20 pieds de jour. La plus grande profondeur de l'eau au sommet du tunnel, sera de 40½ pieds, et son minimum, de 15 pieds.

COMMISSION ROYALE DES CHEMINS DE FER.

A la suite des débats qui ont eu lieu au parlement, dans le cours de la dernière session, sur l'opportunité de constituer une cour de commissaires des chemins de fer, et dans le but de recueillir des données sûres qui puissent servir à la solution de la question, une commission royale a été constituée, sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 6 juillet 1886, et depuis cette époque elle a institué des enquêtes dans plusieurs localités. Les commissaires ont dernièrement dressé leur rapport qui est prêt à être déposé.

CANAUX.

Les canaux canadiens sous le contrôle de l'Etat sont les suivants :—

1. Ceux du fleuve Saint-Laurent et les lacs;
2. De la rivière des Outaouais;
3. De la rivière Rideau, entre Ottawa et Kingston;
4. De la Trent;

5. Du Richelieu, entre le Saint-Laurent et le lac Champlain.

7. Le canal Saint-Pierre, lac Bras-d'Or, Nouvelle-Ecosse.

La perception de revenu provenant des canaux étant du ressort du département du revenu de l'intérieur, il faut consulter le rapport annuel de ce département pour tout renseignement à ce sujet. Le même rapport traite aussi d'une manière générale du mouvement de la navigation sur ces canaux.

Le tableau suivant, qui fait voir le revenu des différents canaux, les loyers de pouvoirs d'eau, etc., pendant l'exercice clos le 30 juin 1887, a été fourni par le département du revenu de l'intérieur.

Nom du canal.	Péages.	Droits de qual et d'emmaga- sinage.	Amendes et dommages.	Autres recettes.	Loyers de pouvoirs d'eau.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Welland.....	157,207 26	.....	5 00	.....	3,470 45	160,682 71
Saint-Laurent.....	59,909 43	4,458 45	116 00	16,890 34	26,593 52	107,967 74
Chambly.....	17,323 50	2 00	.....	.....	45 00	17,370 50
Ottawa.....	57,693 83	.....	37 50	.....	31 00	57,762 33
Rideau.....	5,957 80	24 64	.....	211 60	1,346 75	7,540 79
District de Newcastle...	359 98	.....	.....	.....	.....	359 98
Saint-Pierre.....	1,426 47	.....	.....	.....	.....	1,426 47
	299,878 27	4,485 09	158 50	17,101 94	31,486 72	353,110 52

LE SAINT-LAURENT ET LES LACS.

Le fleuve Saint-Laurent, avec la série de canaux établis sur son cours en amont de Montréal, et les lacs Ontario, Erié, Sainte-Claire, Huron et Supérieur, avec les lacs qui les relient, forment un service de navigation qui s'étend du détroit de Belle-Ile à Port-Arthur, à la tête du lac Supérieur, sur une distance de 2,260 milles terrestres. La distance jusqu'à Duluth est de 2,334 milles.—(Voir l'annexe n° 8, p. 135.)

La différence de niveau entre le lac Supérieur et l'endroit du Saint-Laurent, près de Trois-Rivières, où la marée cesse de se faire sentir, est d'environ 600 pieds.

Les canaux canadiens, construits entre Montréal et le lac Erié, sont ceux de Lachine, Beauharnois, Cornwall, de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat, des Galops et Welland. Leur longueur collective est de 70½ milles; l'éclusage total (ou la chute directement rachetée par des écluses) est de 533¼ pieds; et le nombre des écluses est de 53.

La communication entre les lacs Huron et Supérieur se fait au moyen du canal du Sault-Sainte-Marie, situé sur le côté américain du chenal.

Ce canal a un peu plus d'un mille de longueur, et deux écluses parallèles dont la plus considérable a 515 pieds de long, 80 pieds de large, avec 16 pieds d'eau sur les seuils. La différence du niveau racheté par cette écluse est de 18 pieds.*

Comme il a été remarqué dans le rapport présenté l'année dernière, en 1841, époque à laquelle on projeta le réseau de canaux entre Montréal et le lac Ontario, on se proposait d'assurer une profondeur de neuf pieds au plus bas niveau du Saint-Laurent; d'après les données que l'on possédait alors, les constructions projetées devaient assurer ce niveau. Toutefois, le fleuve Saint-Laurent est, pour diverses raisons, sujet à des fluctuations qu'il était impossible de préciser à l'époque où les canaux furent construits; et des observations régulières et l'expérience des années qui se sont suivies depuis, ont démontré que, tandis que d'un canal à l'autre l'eau est à toute époque suffisamment profonde pour des bâtiments d'un tirant de neuf pieds, cette hauteur d'eau ne peut pas toujours être maintenue dans les canaux, ceux-ci n'étant pas assez profonds.

La liste suivante indique la profondeur minima de l'eau sur les buses des écluses des canaux du Saint-Laurent, à une époque de baisse extraordinaire, en l'année 1872 (*Voir* le rapport de l'ingénieur en chef, 1880) :—

Canaux de Williamsburg—

	Pieds.	Pouces.
Rapide Plat, écluse de prise d'eau.....	6	7
“ “ entrée d'aval.....	7	0
Galops, écluse de prise d'eau.....	8	1
Iroquois, entrée d'aval.....	9	3
Pointe-Farran	7	9
Cornwall, écluse de prise d'eau.....	8	3
“ entrée d'aval	9	0
Beauharnois.....	10	10
“ entrée d'aval	9	3

En 1871, il fut décidé d'agrandir les canaux du Saint-Laurent et de leur donner une profondeur uniforme de 12 pieds. Plus tard, cependant, on décida d'augmenter cette profondeur afin d'y laisser passer les bateaux d'un tirant de 14 pieds d'eau. En conséquence, dans l'exécution du plan d'agrandissement, tout en établissant un

* D'après certains relevés “démontrant la condition actuelle, le développement et les besoins du commerce venant du lac Supérieur par les lacs d'en bas” publiés au mois de mai 1887 par ordre de la Chambre de commerce pour l'information des organisations commerciales intéressées à la navigation des grands lacs,—il paraît qu'il est question de construire une écluse beaucoup plus grande sur l'emplacement que les deux vieilles écluses occupaient en 1865. Les dimensions de cette nouvelle écluse seraient : 800 pieds de long, 100 pieds de large, avec 21 pieds d'eau sur les seuils, et elle coûterait \$1,700,000. Au mois d'août 1886, le congrès a voté un crédit de \$250,000 pour cet ouvrage.

Des données statistiques fournies avec les relevés qui précèdent, il ressort que, en 1886, 7,424 navires ont passé par le canal actuel, soit 38 pour 100 de plus que l'année précédente, et ils représentent plus de 4,500,000 tonneaux de fret; et, nouvelle preuve de l'importance du commerce des grands lacs : en 1884, 38,742 navires des Etats-Unis et 6,021 navires canadiens, représentant un total de 46,939 navires, 9 645,271 tonneaux, ont passé par la rivière Détroit.

chenal pour les navires tirant 12 pieds d'eau seulement, on a donné à toutes les constructions permanentes, aux écluses, aux ponts, etc., des proportions à admettre ceux d'un jaugeage de 14 pieds : les écluses ont 270 pieds de long entre les portes, 45 pieds de large et un tirant de 14 pieds d'eau sur les seuils.

Comme le public prend un vif intérêt à l'agrandissement des canaux du Saint-Laurent, nous donnons ici un bref résumé des matières qui sont traitées plus au long dans les annexes, sous leurs différents titres. Ce résumé, qui fait voir les travaux d'agrandissement exécutés jusqu'ici et ceux qui restent à faire, peut avoir son utilité :—

Canal de Lachine.—Ce canal est terminé pour une navigation de 11 pieds, avec écluses, ponts et ponceaux adaptés à une navigation de 14 pieds. Les travaux restant à exécuter consistent à approfondir davantage de deux pieds le prisme du canal sur une distance d'environ 6 milles sur les 8½ milles qui forment le canal. La moitié à peu près de ce creusage devra être faite dans la roche.

Canal de Beauharnais.—On n'a pas encore commencé les travaux d'agrandissement sur ce canal.

Canal de Cornwall.—Ici, deux nouvelles écluses ont été construites à l'extrémité d'aval, et elles sont de service. Une est en cours de construction à l'extrémité d'amont, et il en reste encore trois autres à construire. On se prépare à commencer les travaux. Des 11½ milles que ce canal couvre, 10½ environ restent à une profondeur navigable de 9 pieds seulement.

Canaux de Williamsburg.—Pointe de Farran.—Aucuns travaux exécutés ici. Le canal a trois quarts de mille de long, avec une écluse, et sa profondeur navigable est de 9 pieds.

Rapide Plat.—La construction d'une nouvelle écluse est terminée; il en reste encore une à faire. Du prisme du canal, qui a quatre milles de long, on achève de creuser à 14 pieds à peu près trois quarts de mille.

Canal des Galops.—Les abords de l'entrée d'amont ont été améliorés, mais on n'a pas encore touché au canal, qui a trois écluses et une longueur totale de 7½ milles. Cependant il a été fait une étude complète dans le but de raccorder l'entrée d'amont au chenal d'eau profonde en bas du rapide.

Canal Welland.—Tous les travaux, y compris ceux du creusage, sont maintenant terminés, et le canal est suffisamment profond pour admettre les navires tirant 14 pieds.

Indépendamment de ce qui précède, le chenal même du fleuve Saint-Laurent oppose à une navigation de quatorze pieds des obstacles qu'il est nécessaire de faire disparaître. Des travaux entrepris à cette fin sont très avancés dans la partie la plus difficile et la moins profonde du fleuve, les rapides des Galops, et dans lesquels un chenal qui donne un passage sûr aux navires tirant quatorze pieds est à peu près terminé. Sur la distance qui sépare Cornwall de Beauharnois et qui couvre le lac Saint-François, il sera nécessaire d'améliorer le chenal en quelques endroits,

ainsi qu'entre Beaubarnois et Lachine ; il faudra pareillement creuser et nettoyer le chenal sur une distance d'environ quatre milles.

CANAL LACHINE.

	Ancienne ligne.	Nouvelle ligne.
Longueur du canal.....	8½ milles statutaires.	8½ milles statutaires.
Nombre d'écluses	5	5
Dimensions des écluses.....	200 pieds x 45 pieds.	270 pieds x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses.	44¾ pieds.	45 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.	{ à 2 écluses. 16 “	18 “
	{ à 3 écluses. 9 “	14 “
Largeur moyenne du canal neuf.....	150 “	“

La profondeur du prisme du canal, entre les écluses, est adaptée aux navires tirant 12 pieds d'eau.

Le canal consiste aujourd'hui en un chenal avec deux séries d'écluses, les vieilles et les grandes. Il y a deux entrées à chaque bout.

Le nouveau canal ayant été prolongé sur une certaine distance en amont de l'ancien canal, l'ascension totale a été portée de 44¾ pieds à 45.

Ce canal s'étend depuis la ville de Montréal jusqu'au village de Lachine, et permet aux navires d'éviter les rapides Saint-Louis, la première série de rapides sérieux qui empêchent de remonter le Saint-Laurent, à une distance de 986 milles du détroit de Belle-Isle.

Le dernier plan d'agrandissement du canal de Lachine et des autres canaux du Saint-Laurent comportait un tirant d'eau de 14 pieds d'un bout à l'autre ; on s'est borné pour le moment à donner au canal proprement dit une profondeur navigable de 12 pieds, et en conséquence, sur les biefs suivants, c'est-à-dire entre Lachine et la Côte Saint-Paul, la Côte Saint-Paul et Saint-Gabriel, Saint-Gabriel et le bassin Wellington, le chenal a été rendu navigable pour les bateaux d'un tirant de 12 pieds seulement. Tous les ouvrages permanents, tels que les écluses, les ponts et les murs latéraux, ont été construits pour admettre un tirant de 14 pieds d'eau.

Ce canal a été fermé le 30 novembre 1886, et rouvert le 5 mai 1887.

Les navires n'ont pas éprouvé de retard, et les ouvrages n'ont pas subi d'avaries. Le volume d'eau a été ample, et les ouvrages sont en excellente condition, sauf deux vieux ponts qui demandent à être refaits.

Une partie du canal et les bassins, dans Montréal, ont été éclairés à l'électricité.

Le rapport de l'ingénieur-surintendant donne le détail des réparations qui ont été exécutées, et fait voir la condition générale du canal. Les navires océaniques utilisent beaucoup les bassins, et le trafic du canal est considérable. (Annexe 7, page 94.)

CANAL DE BEAUHARNOIS.

Longueur du canal.....	11½ milles statutaires.
Nombre d'écluses.....	9
Dimensions des écluses.....	200 pieds x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses.....	82½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9 do
Largeur du canal au plafond.....	80 do
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	120 do

Ce canal commence sur la rive sud du Saint-Laurent, à 15½ milles de la tête du canal Lachine. Il relie les lacs Saint-Louis et Saint-François, et tourne les trois rapides connus sous les noms de Cascades, des Cèdres et du Coteau.

Le canal a été fermé par la glace le 1er décembre 1886 et rouvert le 3 mai 1887. Pas d'accidents ni d'interruptions. (Annexe 7, p. 95.)

Rien n'a été fait pour l'agrandissement de ce canal.

CANAL DE CORNWALL.

Longueur du canal.....	11½ milles statutaires.
Nombre d'écluses.....	6
Dimensions des écluses.....	200 pieds x 55 pieds.
Ascension totale par les écluses.....	48 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9 do
Largeur du canal au plafond (excepté à deux ponceaux)	100 do
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	150 do

Depuis la tête du canal de Beauharnois jusqu'au canal Cornwall, il y a un intervalle navigable de 32½ milles sur le lac Saint-François.

Le canal Cornwall évite les rapides du Long-Sault.

Ce canal a été fermé le 8 décembre 1886 et rouvert le 4 mai 1886. (Annexe 9, page 107.)

NOUVEAUX TRAVAUX.

Les deux écluses de la nouvelle entrée d'aval (qui remplacent les trois de l'ancienne ligne) ont constamment servi durant la saison de navigation. Leurs dimensions sont celles que comporte le plan d'agrandissement général : longueur, 270 pieds ; largeur, 45 ; profondeur d'eau, 14. Le bassin, entre ces deux écluses, a 825 pieds de long.

Des quatre écluses qu'il reste à faire, une est déjà en cours de construction, ainsi qu'un déversoir d'alimentation. On améliore l'entrée d'amont, et on a pris des mesures pour commencer d'autres travaux, soit au point de partage ou en amont de la ville de Cornwall.

Le canal projeté sera creusé à une profondeur suffisante pour laisser passer les bâtiments tirant 14 pieds d'eau.

CANAUX DE WILLIAMSBURGH.

Les ouvrages de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat et des Galops, sont connus sous la désignation collective de canaux de Williamsburgh.

Ces canaux ont été fermés le 4 décembre 1886, et rouverts le 31 mai 1887.

Il ressort d'un relevé fourni par le contrôleur et qui se trouve à la page 109 du rapport, que le plus bas niveau auquel l'eau est descendue durant la saison de navigation a été (en janvier 1887), dans le canal de la Pointe Farran, de 8 pieds 6 pouces, sur le seuil d'aval de l'écluse située au pied du canal. Les eaux du Saint-Laurent qui ont été hautes pendant toute la saison, ont donné une bonne profondeur d'eau dans ces canaux. Un pont de glace s'étant formé, au mois de février, entre les rives canadienne et américaine, à partir de l'île Croil, il s'en est suivi un refoulement qui a considérablement avarié, au printemps, le brise-glaces et la jetée du canal de la Pointe Farran; l'eau a monté à la hauteur de 20 pieds sur le seuil de l'écluse au pied du canal du Rapide Plat.

On trouvera, annexe 10, p. 109, un tableau qui donne le maximum et le minimum de la profondeur de l'eau dans les écluses de ces canaux.

La navigation n'a subi aucune interruption dans le cours de l'exercice. (Ann. 10, p. 108.)

CANAUX DE LA POINTE-FARRAN.

Longueur du canal.....	$\frac{3}{4}$ de mille.
Nombre d'écluses.....	1
Dimensions des écluses.....	200 pieds x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses.....	4 "
Tirant sur les seuils, au niveau ordinaire de l'eau...	9 "
Largeur du canal au plafond.....	50 "
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	90 "

Dé la tête du canal de Cornwall au pied du canal de la Pointe-Farran, la distance sur le fleuve Saint-Laurent est de 5 milles. Ce dernier canal permet aux navires qui remontent le fleuve d'éviter le rapide de la Pointe-Farran. Les navires qui descendent peuvent suivre le rapide en toute sûreté.

On n'a pas encore pris de mesures pour agrandir ce canal.

CANAL DU RAPIDE-PLAT.

Longueur du canal.....	4 milles.
Nombre d'écluses.....	2
Dimensions des écluses.....	200 pieds x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses.....	11 $\frac{1}{2}$ "
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9 "
Largeur du canal au plafond.....	50 "
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	90 "

De la tête du canal de la Pointe-Parran au pied du canal du Rapide-Plat, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de $10\frac{1}{2}$ milles. Ce canal permet aux navires d'éviter, en montant, le rapide Plat, qu'ils peuvent descendre sans danger.

NOUVEAUX TRAVAUX.

Des mesures ont été prises pour l'agrandissement du canal selon le plan général. Les travaux consistent à agrandir le chenal en amont et quelque peu en aval de l'écluse de prise d'eau actuelle à la tête du canal, à construire une nouvelle écluse et une rigole d'alimentation en connexion avec l'ancienne. Le fond du chenal sur une distance de 100 pieds en aval et sur 700 pieds en amont, sera creusé à une profondeur navigable de 14 pieds. Les travaux sont en cours d'exécution. La nouvelle écluse et les ouvrages d'alentour sont à peu près terminés.

CANAL DES GALOPS.

Longueur du canal.....	7 $\frac{5}{8}$ milles.
Nombre d'écluses.....	3
Dimensions des écluses.....	200 pieds x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses.....	15 $\frac{1}{2}$ "
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9 "
Largeur du canal au plafond.....	50 "
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	90 "

De la tête du Rapide-Plat à Iroquois, au pied du canal des Galops, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de $4\frac{1}{2}$ milles. Ce canal permet aux navires d'éviter les rapides de la Pointe-aux-Iroquois, de la Pointe-Cardinal et des Galops.

NOUVEAUX TRAVAUX.

Les travaux en voie d'exécution ont pour but d'approfondir, à l'extrémité d'amont, un chenal conduisant à l'eau profonde, afin de donner cours aux bâtiments tirant 14 pieds d'eau. Ils sont terminés en quelque sorte, et l'accès du canal est devenu beaucoup plus facile. On se prépare à pousser le creusage de 14 pieds jusqu'à l'eau profonde en aval des rapides, et à construire une écluse de prise d'eau à cet endroit.

OUVRAGES DU RAPIDE DES GALOPS.

Le rapide des Galops, (7 milles en aval de Prescott) le moins profond des trois rapides évités par le canal des Galops, est en ce moment creusé dans l'intérêt de la navigation au moyen du minage sous-marin et du dragage.

Ces travaux, commencés en 1880, consistent dans l'excavation d'un chenal en ligne droite à travers les rapides, de 3,300 pieds de long, de 200 pieds de large et d'une profondeur suffisante pour permettre le passage, à l'eau basse, de bâtiments tirant 14 pieds d'eau. Ceci implique une profondeur de 17 pieds.

Les opérations de minage sont terminées ; mais il reste encore à enlever, au moyen de la drague, les débris du minage, et ce travail, qui est commencé, présente

Ascension totale par les écluses	7 à 8 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9 pieds.

BRANCHE DE PORT-MAITLAND.

Longueur du canal.....	1 $\frac{3}{4}$ mille.
Nombre d'écluses.....	1
Dimensions des écluses.....	185 x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses.....	7 $\frac{1}{2}$ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	11 “

Le canal Welland a une entrée sur le lac Ontario, à Port-Dalhousie, servant pour le nouveau canal et l'ancien ; deux sur le lac Érié, l'une pour la ligne principale, à Port-Colborne, et l'autre pour la rigole d'alimentation à Port-Maitland ; et une quatrième sur la rivière Niagara, dans la ville de Chippawa. La ligne agrandie va de Port-Dalhousie à Port-Colborne.

De Port-Dalhousie à Allanburgh, 11 $\frac{1}{2}$ milles, il y a deux lignes distinctes, l'ancienne et la nouvelle, celle-ci étant de plus grande dimension que la première.

D'Allanburgh à Port-Colborne, distance de 15 milles, le canal n'a qu'une seule voie, l'ancien canal ayant été agrandi.

Les canaux ont été fermés le 4 décembre 1886, et rouverts le 4 mai 1887.

On trouvera aux pages 116 et 117 du présent rapport, des tableaux qui donnent la plus grande et la plus faible profondeur d'eau sur les buses des anciennes et des nouvelles écluses de Port-Dalhousie et de Port-Colborne ; aussi, la profondeur moyenne de l'eau sur les seuils des anciennes écluses, aux deux endroits, pendant les mois de juin 1886 et 1887, et sur ceux de la nouvelle écluse pendant le mois de juin 1887. Il résulte de ces données que la profondeur de l'eau sur le busc de la nouvelle écluse de Port-Dalhousie était de 17 pieds 10 pouces, et de 16 pieds 6 pouces à Port-Colborne, au mois de juin 1887.

NOUVEAU CANAL.

Il n'est arrivé aucun accident grave cette année.

On trouvera dans le rapport du surintendant (Annexe 11, p. 111) des détails complets sur les différents travaux de réparations, renouvellements, etc., exécutés dans le cours de l'exercice.

ANCIEN CANAL ET CANAL D'ALIMENTATION.

Les réparations et renouvellements devenus nécessaires dans le cours de l'exercice ont été exécutés, et les constructions ont été maintenues en bon état. (Annexe 11, p. 118).

APPROFONDISSEMENT DU CANAL WELLAND.

Quoique le but immédiat des travaux de creusage, aujourd'hui terminés, du nouveau canal Welland fût de faciliter la navigation des navires d'un jaugeage de
[1887]

12 pieds, il devint évident, ces travaux une fois commencés, que les intérêts du commerce exigeaient une plus grande profondeur. La question ayant été discutée par le parlement, qui a autorisé des mesures en conséquence, il fut décidé que les fondations de toutes les constructions permanentes qui n'étaient pas assez avancées pour exclure la possibilité de leur faire subir des modifications judicieuses, seraient faites de manière à permettre de donner plus tard une profondeur nouvelle de 14 pieds sur toute l'étendue du canal. C'est dans ce but que les écluses et d'autres ouvrages permanents furent construits. Le creusage dans la roche et les travaux de pont furent aussi exécutés d'après le nouveau plan. Donc, les travaux qu'il restait à exécuter à l'ouverture du dernier exercice pour établir une profondeur uniforme de 14 pieds sur tout le parcours du canal, consistaient à exhausser les écluses, les déversoirs et les levées, ainsi que les ouvrages s'y rattachant, depuis la seconde écluse en amont de Port-Dalhousie jusqu'à la 24^e écluse à Thorold,—et à approfondir le bief de partage portant de Allanburgh et allant jusqu'à Ramsey's Bend, distance d'environ 11½ milles.

Le parlement ayant voté les crédits nécessaires, un arrêté du conseil fut pris le 12 avril 1886 pour donner le contrat des différentes sections.

Les travaux sont terminés, y compris ceux qui avaient pour objet de faire passer les eaux du canal sous la rivière Welland ou Chippewa par un aqueduc, et, le raccordement entre le canal et l'aqueduc étant établi, les navires tirant 14 pieds d'eau ont facilement passé par le canal depuis l'ouverture de la navigation.

A propos de l'aqueduc, les détails suivants qui ont été donnés dans le rapport de l'année dernière trouvent ici leur place :—

La longueur de l'aqueduc, y compris les ailes à chaque extrémité, est d'environ 422 pieds, et sa largeur de 120½ pieds. La largeur moyenne du chenal ou prisme est de 86 pieds, le fond se trouvant à 5 pieds plus bas que l'étiage de la rivière et à 11½ pieds plus bas que son plus haut niveau. La hauteur, du fond au sommet du prisme, est de 26 pieds; celle de tout l'ouvrage à partir des fondations est de 45¾ pieds, et les arcs en segment par lesquels les eaux de la rivière passent sous celles du canal, sont au nombre de six, ayant chacun 40 pieds de portée.

MONTREAL, OTTAWA ET KINGSTON.

Cette ligne de navigation s'étend du port de Montréal au port de Kingston, en remontant le canal Lachine ainsi que les parties navigables du bas de la rivière des Outaouais,—et les canaux de l'Outaouais jusqu'à la ville d'Ottawa, et de là par le canal Rideau jusqu'à Kingston, sur le lac Ontario,—distance totale de 245¾ milles.

Après avoir quitté le canal Lachine, on rencontre les constructions suivantes, qui ont pour but de racheter les obstacles que rencontre la navigation par cette route:—

L'écluse Sainte-Anne;
Le canal de Carillon;
do Grenville;
do Rideau.

La différence de niveau (non compris celui du canal Lachine) est de 509 pieds (345 pieds d'ascension et 164 pieds de chute), et le nombre des écluses est de 55.

Le tableau suivant indique les distances intermédiaires depuis le port de Montréal:

Sections de la ligne de navigation.	Distances intermédiaires.	Distances totales de Montréal.
	Milles.	Milles.
Canal Lachine.....	8½	
Canal Lachine à l'écluse Sainte-Anne.....	15	23½
Ecluse Sainte-Anne et jetées.....	⅓	23⅝
De l'écluse Sainte Anne au canal de Carillon.....	27	50⅝
Canal de Carillon	⅜	51⅝
Du canal Carillon au canal Grenville.....	6¼	57⅝
Canal de Grenville.....	⅜	63⅝
Du canal de Grenville à l'entrée de la navig. du Rideau.	56	119⅝
Navigation du Rideau, aboutissant à Kingston.....	126¼	245⅝

ÉCLUSE SAINTE-ANNE.

	Ancienne écluse.	Nouvelle écluse.
Longueur du canal.	⅓ mille.	⅓ mille.
Nombre d'écluses.....	1	1
Dimensions de l'écluse.....	190 x 45 pieds.	200 x 45 pieds.
Ascension totale pour l'écluse.....	3 pieds.	3 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	6 "	9 "

Cette écluse, avec jetées conductrices en amont et en aval, permet aux navires de franchir les rapides de Sainte-Anne entre l'île Perrot et la tête de l'île de
 xciiv [1887]

Montréal, à la décharge de cette partie de la rivière des Outaouais qui forme le lac des Deux-Montagnes, à 23 $\frac{1}{2}$ milles du port de Montréal.

Fermée le 27 novembre 1886, cette écluse était rouverte le 4 mai 1887.

La navigation n'a pas été interrompue, et il n'y a pas eu d'accident.

L'ancienne écluse et la nouvelle sont toutes deux disponibles.

NOUVEAUX TRAVAUX.

Les travaux de redressement et d'approfondissement du chenal en amont de l'écluse ont été terminés avant la fin de l'exercice. La longueur du chenal amélioré est de 4,700 pieds, la largeur au fond de 100 pieds, et sa profondeur de 10 pieds aux plus basses eaux. (Ann. 8, p. 105.)

CANAL DE CARILLON.

Longueur du canal.....	$\frac{3}{4}$ mille.
Nombre d'écluses.....	2
Dimensions des écluses.....	200 x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	16 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9 "
Largeur du canal au fond.....	100 "
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	110 "

Ce canal permet aux navires d'éviter les rapides de Carillon.

Entre l'écluse Sainte-Anne et le canal de Carillon, il y a une section navigable de 27 milles sur le lac des Deux-Montagnes et la rivière des Outaouais.

Fermé le 30 novembre 1886, ce canal était rouvert le 2 mai 1887.

Le trafic n'a subi aucune interruption. (Annexe 8, p. 105.)

Par la construction du barrage de Carillon, l'eau en cet endroit a été élevée de 9 pieds. En amont, sur une distance de près de sept milles, jusqu'au pied du canal Grenville, le niveau de la rivière a été haussé, de façon que la profondeur de l'eau sur les buses de l'écluse d'entrée de ce canal a été augmentée, et la nécessité, du canal de la Chute-à-Blondeau, situé entre ces deux endroits, n'existe plus.

CANAL DE GRENVILLE.

Longueur du canal.....	5 $\frac{3}{4}$ milles.
Nombre d'écluses	5 “
Dimension des écluses	200 pieds x 45.
Ascension totale par les écluses.....	43 $\frac{3}{4}$ “
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9 “
Largeur du canal au fond.....	40 à 50 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau	50 à 80 “

Depuis la tête du canal de Carillon jusqu'au pied du canal de Grenville, le cours navigable est de 5 $\frac{1}{2}$ milles.

Le canal est situé à 56 milles, environ, en aval de la ville d'Ottawa ; il rachète le rapide du Long-Sault.

Fermé le 30 novembre 1886, il a été rouvert le 2 mai 1886. (Voir Annexe 8, p. 106.)

HAUT DE L'OUTAOUAIS.

ÉCLUSES ET DIGUES DE LA CULBUTE.

Nombre d'écluses.....	2
Dimensions des écluses.....	200 x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses.....	18 à 20 “
Profondeur d'eau sur les seuils.....	6 pieds.
Longueur collective des digues.....	625 “

Depuis le canal de Grenville et en remontant l'Outaouais jusqu'à la ville d'Ottawa, distance d'environ 56 milles, la rivière est navigable. En amont de la ville et sur un parcours de 107 milles, jusqu'à l'Islet ou la Culbute, la navigation continue est rendue impossible par les rapides de la Chaudière, des Chênes, des Chats, des Chenaux, du Portage-du-Fort et du Grand-Calumet.

Les constructions de la Culbute, à l'Islet, rachètent les rapides de la Culbute ou de l'Islet, sur le chenal nord de l'Outaouais.

Ce sont deux écluses et trois barrages en bois. Les barrages, en rapides, permettent de naviguer depuis la tête des écluses jusqu'aux Joachims, distance de 37 milles.

Une ligne navigable de 80 milles, avec une profondeur d'eau de 7 pieds au minimum, à l'époque des eaux les plus basses, a été établie entre Des Joachims et Bryson, ce qui fait un parcours de 117 milles en amont et en aval de la Culbute.

Fermé à la fin de novembre, ce canal a été ouvert le 1er mai 1886. (Ann. 8, p. 106).

CANAL RIDEAU.

La navigation du Rideau relie la rivière des Outaouais, à Ottawa, avec l'extrémité est du lac Ontario, à Kingston.

Longueur navigable.....	126 $\frac{1}{4}$ milles.	
Nombre d'écluses d'Ottawa à Kingston	} 33 d'ascension. à l'eau haute. 14 de chute.	
Différence totale	} 282 $\frac{1}{4}$ d'ascension. 164 de chute.	} durant les hautes eaux.
des niveaux, 446 $\frac{1}{2}$		
Dimensions des écluses.....	134 x 33 pds.	
Hauteur de l'eau sur les seuils, 5 pieds; profondeur navigable sur toute la longueur du canal.....	4 $\frac{1}{2}$ pieds.	
Largueur du canal au fond	} 60 " dans la terre. 54 " dans le roc.	
Largueur du canal à la surface de l'eau.....	80 " dans la terre.	

Le point culminant de la ligne se trouve au lac Rideau, en haut; mais plusieurs des biefs de descente sont alimentés par des nappes et cours d'eau qu'on y a amenés. Ci-dessous sont indiquées les sources d'alimentation.

A partir du point culminant, la route pour Ottawa passe par la rivière Rideau, et pour Kingston par la rivière Cataragoui. Pour maintenir le niveau nécessaire à la navigation, il faut recourir aux bassins dont la liste est donnée plus bas.

On peut les diviser en trois catégories :

1. Le point culminant est alimenté par le lac Wolfe. 2. Le bief de descente de l'est jusqu'à Ottawa, est alimenté par la rivière Tay, qui se jette dans le lac Rideau. 3. Le bief de descente du sud-ouest, jusqu'à Kingston, est alimenté par le lac à la Vase, lequel se jette dans le lac Opénacon.

Le lac Opénacon reçoit les eaux des lacs du Chevreuil et du Rocher.

Toutes ces eaux de bief de descente, grossies par celles du lac Loughboro', se jettent dans le lac aux Atocas, et forment à leur issue de Round-Tail, la rivière

Cataraquoui. Au moyen de digues établies sur divers points, cette rivière a été rendue navigable jusqu'à Kingston.

Close le 30 novembre 1856 aux Moulins de Kingston, la navigation était ouverte le 2 mai 1887.

A Ottawa, elle a été close le 29 novembre 1886 et rouverte le 3 mai 1887.

Elle n'a pas subi de retards dans tout le cours de l'exercice.

Le niveau de l'eau dans les biefs de descente, entre le points culminant et Ottawa, a été maintenu à la hauteur nécessaire jusqu'à la clôture de la navigation. Dans les biefs de descente, cependant, à partir du point culminant en allant vers Kingston, l'eau est tombée au-dessous du niveau navigable, à Newboro, vers le milieu de septembre, et dans le bief de Kingston-Mills vers le 30 juillet. Les crues du printemps ont été plus fortes qu'à l'ordinaire sur la Rideau, et elles ont avarié tous les ponts qui traversent la rivière entre Hog's-Back et Ottawa, à l'exception des nouveaux ponts en fer de New-Edinburgh.

En 1885, le parlement vota un crédit de \$20,000 "pour travaux destinés à augmenter le volume d'eau du canal et de la rivière Gananoque." En conséquence, un arrêté du conseil du 16 novembre 1885 autorisa un contrat en vertu duquel la Compagnie hydraulique de Gananoque entreprit l'exécution de travaux ayant pour objet de hausser le niveau d'eau de cette rivière, et reçut \$8,000 en a-compte. La plus grande partie de l'ouvrage est terminée. (Annexe 12, page 125.)

CANAL DE LA RIVIÈRE TAY.

Ce canal, lorsqu'il sera terminé, formera un bras du canal Rideau, reliant la baie de Beveridge, sur le lac Rideau, à la ville de Perth, distance d'environ 6 milles.

Les travaux, qui comprennent la construction d'un barrage et de deux écluses de 134 pieds sur 32, avec une profondeur de 5 pieds 6 pouces dans les plus basses eaux, ainsi que l'approfondissement du chenal de la rivière Tay en certains endroits, ont été continués durant l'exercice. Le barrage et les deux écluses sont terminés, et le canal, entre le lac Rideau et la rivière Tay, distance d'environ $1\frac{1}{2}$ mille, est à peu près fini. Il établit une communication avec la ville de Perth par la rivière. [(Ann. 13, p. 127.)

RIVIÈRE RICHELIEU ET LAC CHAMPLAIN.

Cette ligne de navigation commence à Sorel, au confluent du Saint-Laurent et de la rivière Richelieu, point qui se trouve à 46 milles en aval de Montréal; elle

suit la rivière Richelieu, et par l'écluse Saint-Ours arrive au bassin de Chambly, où elle entre dans le canal Chambly, qu'elle suit jusqu'à Saint-Jean, pour reprendre ensuite la rivière Richelieu jusqu'au lac Champlain. Sa longueur, depuis Sorel jusqu'à la frontière, est de 81 milles.

A Whitehall, l'extrémité sud du lac Champlain, la ligne pénètre dans le canal Champlain et se relie à la rivière Hudson, par laquelle on atteint directement la ville de New-York; sa longueur sur le territoire des Etats-Unis est de 330 milles.

Le tableau suivant donne les distances de Sorel à New-York :—

Sections de navigation.	Distances intermédiaires en milles.	Distances totales.
De Sorel à l'écluse de Saint-Ours.....	14	14
De l'écluse de Saint-Ours au canal Chambly.....	32	46
Canal Chambly	12	58
Du canal Chambly à la frontière.....	23	81
De la frontière au canal Champlain.....	111	192
Du canal Champlain à la jonction du canal Erié.....	66	258
De la jonction du canal Erié à Albany	7	265
D'Albany à New-York.....	146	411

ÉCLUSE ET BARRAGE DE SAINT-OURS.

Longueur du canal	$\frac{1}{2}$ mille.
Nombre d'écluses.....	1
Dimensions de l'écluse	200 pieds x 45.
Ascension totale par l'écluse.....	5 do
Hauteur de l'eau sur les seuils	7 do à l'eau basse.
Longueur du barrage dans le canal est.....	300 do
do do ouest...	690 do

A Saint-Ours, qui est situé à quatorze milles de Sorel, la rivière Richelieu est divisée en deux chenaux par une petite île. L'écluse de Saint-Ours est située sur le chenal est.

Il y a aussi une profondeur navigable de 7 pieds entre l'écluse de Saint-Ours et le bassin de Chambly, distance de trente-deux milles.

L'écluse de Saint-Ours a été fermée le 30 novembre 1886, et rouverte le 2 avril 1886.

Cette écluse, qui a été construite en 1849, a grandement besoin de réparations.

CANAL CHAMBLY.

Longueur du canal.....	12 milles.
Nombre des écluses.....	9

Dimensions des écluses :

Ecluse de prise d'eau n° 1, à Saint-Jean.....	122 pieds	} De 22½ à 24 pds de large.
Ecluse d'ascension n° 2.....	124 "	
" 3, 4, 5, 6.....	118 "	
" 7, 8, 9, écluses accolées....	125 "	
Ascension totale par les écluses.....	74 "	
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	7 "	
Largeur du canal au fond.....	36 "	
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	60 "	

Faisant suite aux 32 milles de navigation libre entre l'écluse de Saint-Ours et le bassin de Chambly,—celui-ci étant un réservoir naturel formé par l'expansion de la rivière Richelieu,—est le canal Chambly, qui a été construit dans le but d'éviter les rapides entre Saint-Jean et Chambly, sur un parcours de 12 milles.

Ce canal a été fermé le 1er décembre 1886 et rouvert le 5 mai 1887.

A Chambly et à Saint-Jean, les jetées conductrices ont été considérablement avariées par la glace, surtout les dernières, qui ont besoin d'être reconstruites.

La crue tout à fait extraordinaire des eaux de la rivière Richelieu, le printemps dernier, a partiellement démoli le canal construit entre Saint-Jean et l'île Sainte-Thérèse, sur une distance de 3 milles. Des mesures ont été prises pour le réparer.

Dans le cours de l'hiver dernier, la compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au Nord-Ouest a construit un pont tournant de chemin de fer sur le canal, à Saint-Jean.

Le trafic a considérablement augmenté sur ce canal pendant le dernier exercice. Aucun accident n'est survenu, et la navigation n'a pas été interrompue. (Ann. 7, p. 96.)

RIVIÈRE RICHELIEU.

L'hydrographie de la rivière Richelieu, entre Saint-Jean et Rouse's-Point, a été continuée au cours de l'exercice. On a fini de lever les plans de cette partie de la rivière, et des cartes sont en cours de préparation. (Voir p. 104.)

CANAL SAINT-PIERRE, CAP-BRETON.

La longueur du canal est d'environ 2,400 pieds.

Largeur du canal, à la surface de l'eau, 55 pieds.

Une écluse de marée (4 paires de portes).

Dimensions, 58 x 200 pieds.

Hauteur de l'eau sur les seuils, 18 pieds aux plus basses eaux.

Profondeur d'eau dans le canal, 19 pieds.

Montant et baissant maxima de la marée dans la baie Saint-Pierre, 4 pieds.

Ce canal relie la baie Saint-Pierre, sur la côte sud du Cap-Breton, Nouvelle-Ecosse, aux lacs Bras-d'Or. Il traverse un isthme d'un demi-mille de long et débouche dans l'océan Atlantique.

Navigation fermée le 4 janvier 1887; rouverte le 20 avril 1887.

Les ouvrages du canal sont en bon ordre, sauf l'ancien mur de soutènement qui a été détruit par le taret. L'année dernière un crédit spécial a été voté pour le réparer, et on a pris des mesures pour que les travaux de réparations soient terminés dans l'automne de 1887. Les relevés du trafic font voir que 794 navires à destination du nord et 655 à destination du sud sont passés par ce canal. (Ann. 15, p. 130.)

NAVIGATION DE LA RIVIÈRE TRENT.

La navigation de la Trent désigne une suite d'étendues d'eau qui actuellement ne peuvent être utilisées que pour la desserte du trafic local, car elles ne forment pas une ligne continue de navigation.

C'est une chaîne de lacs et de rivières s'étendant depuis Trenton, c'est-à-dire depuis l'embouchure de la Trent, sur la baie de Quinté, lac Ontario, jusqu'au lac Huron.

Il y a plusieurs années il a été projeté d'utiliser ces eaux pour en faire une voie de communication entre les lacs Huron et Ontario.

D'après le projet, cette communication devait se faire par la rivière Trent, le lac du Riz, la rivière Otonabee et les lacs Clair, Buckhorn, Chemong, aux Tourtes, de l'Esturgeon et Cameron, jusqu'au lac Balsam, point de partage des eaux, situé à environ 166 milles de Trenton. Partant de ce lac, elle devait être continuée par un canal et par la rivière Talbot jusqu'au lac Simcoe; de là, par la rivière Severn jusqu'à la baie Georgienne, lac Huron,—la distance totale étant de 235 milles environ.

Commencée en 1837, l'exécution de ce projet a été ensuite abandonnée. Cependant, par certaines constructions, désignées plus bas, partie de ces eaux ont été rendues navigables et propres au flottage du bois. Un bras du cours d'eau principal, lequel se dirige vers le sud à partir du lac de l'Esturgeon, offre une communication avec la ville de Lindsay, et par le lac Scugog jusqu'à Port-Perry, distance de 190 milles depuis Toronto. De cette distance, 155 milles sont navigables pour les navires d'un faible tirant.

Le tableau suivant donne les longueurs des étendues navigables et de celles qui ne le sont pas.

	Navigable. Milles.	Innavigable. Milles.
De Trenton, baie de Quinté, aux rapides des Neuf-Milles.		9
Des rapides des Neuf-Milles à Percy-Landing.....	19½	
De Percy-Landing au barrage des chutes de Heeley..		14¼
Du barrage des chutes de Heeley à Peterboro'.....	51¾	
De Peterboro' à Lakefield.....		9½
De Lakefield à Burleigh.....	12	
Rapides Burleigh.....		1
Des rapides Burleigh aux rapides Buckhorn.....	7	
	Navigable. Milles.	Innavigable. Milles.
Rapides Buchkorn.....		1
De la ligne de Buckborn à Lindsay.....	36¼	
	126¼	34¾
De Lindsay à Port-Perry, à la tête du lac Scugog..	28¾	
	155½	34¾
Distance totale de la baie de Quinté à Port-Perry.	190 milles.	
Aux chutes de Fénélon, la distance de la ligne de Buckhorn à Fénélon est de.....	31½	“

Les constructions suivantes sont en usage :—

Rapides de Chisholm.

	Distances en milles, de Trenton.
Les constructions comprennent un canal et une écluse, un barrage et un glissoir.....	15½

Percy-Landing.

Il y a ici une estacade d'arrêt pour les bois en grume..... 28½

Campbellford.

Estacades conductrices..... 34¾

Chutes du Milieu.

Les constructions sont quatre barrages et deux glissoirs..... 37 $\frac{3}{4}$

Baie du Corbeau.

Estacade d'arrêt..... 28

Chutes de Heeley.

Un barrage et un glissoir..... 42 $\frac{3}{4}$

Hastings, rapides de Crook.

Les constructions se composent d'une écluse, d'un barrage et d'un glissoir..... 34 $\frac{5}{8}$

Rapides de Whitlas.

En aval de Peterboro' il y a une écluse, un barrage et le canal..... 92 $\frac{7}{8}$

Petit Lac.

Trois piliers et une estacade..... 94

Burleigh.

Glissoirs, 2 barrages, 3 écluses (nouves)..... 101

Rapides de Buckhorn.

Il y a ici une digue importante qui sert à maintenir le niveau des eaux des lacs de l'ouest jusqu'à Bobcaygeon, y compris les lacs aux Tourtes, Ball, Buckhorn et Chemong. Une écluse et un glissoir (nouvelles constructions)..... 125

Bobcaygeon.

Il y a ici deux digues, une écluse, un canal et un glissoir. Les digues retiennent l'eau du bief jusqu'aux chutes de Fénélon et l'écluse de Lindsay..... 140 $\frac{3}{4}$

Chutes de Fénélon.

Un grand glissoir et des estacades. 2 écluses accolées (nouves)..... 155 $\frac{3}{4}$

Lindsay.

L'ancienne écluse, qui était tombée en ruines et d'aucune utilité, a été reconstruite par le gouvernement provincial d'Ontario en 1879. Elle a 134 x 33 pieds et 5 pieds d'eau sur les seuils..... 161 $\frac{1}{2}$

La navigation, grâce à cette construction, s'étend jusqu'à Port-Perry, lac Scugog..... 190

Les dimensions des écluses sont de 133 pieds 6 pouces sur 33, avec 5 pieds d'eau sur les seuils.

L'écluse de Lindsay a été construite par le gouvernement de la province d'Ontario, et elle est encore sous son contrôle.

Dans les différents biefs, l'eau a été maintenue à la hauteur voulue, 5 pieds sur les seuils.

Le tableau des éclusages sur les différents canaux accuse le passage de 1,574 navires durant la dernière saison de navigation, contre 2,193 en 1885-86.

Des réparations assez considérables ont été faites au barrage de Lindsay.

La navigation n'a subi aucune interruption.

Close le 23 novembre 1886, elle a été rouverte le 27 mars 1887. (Annexe 14, p. 128.)

NOUVELLES CONSTRUCTIONS.

Les nouvelles constructions destinées à améliorer la navigation de la Trent, et pour lesquelles le parlement a voté des crédits sont les suivantes : Canaux, avec écluses et ponts aux rapides Burleigh, les rapides Buckhorn et les chutes de Fénélon, ainsi que des barrages à Lakefield et la Pointe de Young. Elles ouvriront une voie de communication entre Lakefield, à $9\frac{1}{2}$ milles de Peterboro', et le lac Balsam, soit un parcours d'environ 150 milles de navigation directe et latérale.

A Lakefield, $9\frac{1}{2}$ milles de Peterboro', le nouveau barrage qui se trouve à la tête du rapide des Neuf-Milles de la rivière Otonabee et qui sert à maintenir la navigation du lac Katchiwannoe, jusqu'à la Pointe de Young, a été terminé durant l'exercice ; il maintient bien le niveau de l'eau en amont.

A la Pointe de Young, 5 milles de Lakefield, le nouveau barrage entre le lac Katchiwannoe et le lac Clair, règle le niveau de l'eau des lacs Clair et Stony jusqu'au pied du canal Burleigh. Il est bon de faire observer que cette écluse est sous le contrôle du gouvernement provincial.

Aux rapides Burleigh, 10 milles de la Pointe de Young, on est à construire un canal d'environ $2\frac{1}{4}$ milles de longueur, passant par les rapides Burleigh et Lovesick, et reliant le lac Pierreux (*Stony*) à la baie de la Biche (*Deer*). Les travaux, qui consistent dans la construction de trois écluses d'ascension et de certains barrages, sont en cours d'exécution, et on espère qu'ils seront terminés pour l'ouverture de la navigation.

Aux rapides Buckhorn, 7 milles des rapides Barleigh, on a construit un canal d'environ un quart de mille de longueur, ayant une écluse d'ascension. Les travaux seront terminés pour l'ouverture de la navigation.

Aux chutes de Fénélon, à 32 milles des rapides Buckhorn, un canal d'environ un tiers de mille de longueur, ayant deux écluses d'ascension et reliant le lac de l'Esturgeon au lac Cameron, a été construit en 1885.

Dans toutes les constructions qui précèdent, les écluses ont les dimensions suivantes :—

Longueur	134 pieds.
Largeur	33 “
Hauteur d'eau sur les seuils	5 “

(Ann. 14, p. 128.)

CANAL MURRAY

Ce canal est pratiqué à travers l'isthme de Murray, et relie, vers l'ouest, la tête de la baie de Quinté au lac Ontario.

Les travaux, commencés à l'entreprise au mois d'août 1882, comprennent une tranchée de $4\frac{1}{4}$ milles de long, dans l'isthme, et des améliorations de dragage et autres aux entrées d'amont et d'aval, sur une distance de $9\frac{1}{2}$ milles.

Le canal a une profondeur de 11 pieds au-dessous du plus bas niveau connu du lac, ou 12 pieds 6 pouces au-dessous du niveau ordinaire du lac, et une largeur de 80 pieds au fond. Il n'y a pas d'écluses.

De son terminus occidental, près le village de Brighton, dans le havre de Presqu'île, à l'entrée du canal Welland, Port-Dalhousie, la distance est d'environ 120 milles.

Il reste encore à faire une certaine quantité de creusages pour obtenir la largeur voulue, et enlever quelques roches de fond près l'extrémité de Brighton; il faudra aussi draguer un chenal à travers une partie du havre. Les jetées, aux entrées est et ouest du canal, sont très avancées. La nouvelle entrée du havre de Presqu'île par le lac a une largeur variant de 1,000 pieds en dehors du feu principal, à 200 pieds à l'entrée du chenal. Le maximum de profondeur est de 16 pieds. (Ann. 16, p. 131.)

CANAL DU SAULT SAINTE-MARIE.

Des études hydrographiques ont été faites dans le but de construire un canal sur le côté canadien de la rivière Sainte-Marie. Jusqu'ici on a recueilli des données

qui permettent de dire que le canal sera construit et que cet énorme pouvoir d'eau sera utilisé.

COMMISSION ROYALE.

Comme il était fort à désirer, vu les nouvelles conditions créées par l'agrandissement du canal Lachine, que l'on connût la situation des affermages des pouvoirs hydrauliques sur ce canal, une commission royale a été instituée par un arrêté du conseil du 17 juillet 1886, pour étudier la question et faire rapport.

Les commissaires se sont mis à l'œuvre, et ont fait un rapport concernant certaines matières qui se rattachent à l'objet de la commission.

NAVIGATION DE LA TRENT.

Devant l'intérêt que le public porte au projet de relier les eaux de la baie de Quinté, lac Ontario, à celles de la baie Georgienne, lac Huron, le gouvernement a jugé que cette question devait être mise à l'étude; en conséquence, le 8 octobre 1887, il édicta un arrêté du conseil instituant une commission chargée de faire un rapport sur l'à-propos d'étendre la navigation de la Trent. La commission s'est mise à l'œuvre, mais elle n'a pas encore présenté son rapport.

Les commissaires se sont mis à l'œuvre, mais ils n'avaient pas encore terminé les travaux à la clôture de l'année.

J'ai l'honneur d'être,

De Votre Excellence, le très obéissant serviteur,

J. H. POPE,

Ministre des chemins de fer et canaux.

31 décembre 1887.

ANNEXES.

ANNEXE No 1.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées par le ministère des chemins de fer et canaux,
Canada, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.
CANAUX.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Lachine.....	28,772 52	22,567 81	53,113 97
do —Revenu.....	12,981 59		
do dommages aux navires—Revenu.....	2,638 79		
Cornwall.....	46,966 43	12,100 29	17,520 54
Williamsburg.....	115,853 00	7,904 76	7,635 54
Beauharnois—Revenu.....	3,633 57	14,999 88	18,867 45
Saint-Laurent.....	74,465 50		
Welland.....	200,559 69	76,365 80	109,371 69
do approfondir à 14 pieds.....	861,744 07		
do dommages.....	8,770 11		
do contre-fossés—Revenu.....	3,828 67		
do Ports Maitland et Colborne.....		1,075 00	
Sainte-Anne.....	45,276 08	1,499 96	2,537 41
do —Revenu.....	6,054 10		
Carillon.....	869 14		
Grenville.....	19,877 97	10,554 41	20,011 36
Culbute.....	7,760 88	967 33	730 00
Rideau—Revenu.....	20,823 96	18,565 34	29,440 46
Trent.....	179,541 63	6,008 88	1,938 08
Murray.....	142,535 47		
Saint-Ours.....		5,864 78	2,175 37
Chambly—Revenu.....	17,911 17	20,071 37	19,053 62
Saint-Pierre.....	1,087 75	343 23	2,777 13
do —Revenu.....	750 00		
Levées hydrographiques—Revenu.....	7,901 01		
Arbitrages—Revenu.....	6,192 53		
Tay.....	49,617 92		
Dragueurs.....	4,345 91	649 04	
Commission royale—Revenu.....	2,433 76		
Total, canaux.....	1,873,193 22	199,537 88	265,172 62
CHEMINS DE FER.			
Pacifique.....	471,794 81		
do subvention.....	460,087 13		
Levées hydrographiques en général.....	8,514 30		
do Cap-Breton et aut. ch. de fer.....	8,583 73		
Statistique.....	1,200 00		
Intercolonial.....	697,302 51		2,828,115 58
do Prolongement-Est.....			94,254 04
do Embranchement de Windsor.....			26,042 33
Ile du Prince-Edouard.....	5,800 00		204,237 45
Subventions en général.....	1,406,533 00		
Réclamations du chemin de fer de la Ligne Directe.....	24,157 32		
Embranchement de Carleton.....	2,299 62		
Cap-Breton.....	76,501 89		
Windsor et Annapolis.....	125,936 75		
Commission royale.....	13,831 04		
Chemin de fer d'Albert.....	11,436 81		
Total, chemins de fer.....	3,313,983 91		3,152,649 40
Total, chemins de fer et canaux.....	5,187,177 13	199,537 88	3,437,822 02

Total de la somme dépensée..... \$8,824,537 03

Payé à la Cie du ch. de fer du Grand-Tronc sur compte de comb. 35,373 04

J. BAINE,

Comptable.

ANNEXE

ETAT indiquant les sommes dépensées pour la construction et
(Réparations)

Par qui dépensées.	Exercice terminé le 30 juin.	Canal Lachine.	Canal Beauharnois.
		\$ cts.	\$ cts.
Gouvernement impérial.....	} Jusq. 30 juin 1867 {	40,000 00	.....
Gouvernement provincial.....		2,547,532 85	1,611,424 11
Gouvernement fédéral.....	1868	1,852 70	7,008 00
do.....	1869	2,000 00	55 00
do.....	1870	.....	587 50
do.....	1871	12,231 40	187 00
do.....	1872	36,708 15	27 50
do.....	1873	42,982 49	5,280 90
do.....	1874	158,618 35	26 00
do.....	1875	197,420 52	36 00
do.....	1876	327,769 39	.....
do.....	1877	1,439,375 73	.....
do.....	1878	1,484,619 63	.....
do.....	1879	958,053 30	.....
do.....	1880	369,566 74	.....
do.....	1881	292,165 51	.....
do.....	1882	252,821 33	.....
do.....	1883	396,496 96	.....
do.....	1884	189,034 41	.....
do.....	1885	111,215 23	.....
do.....	1886	210,509 42	.....
do.....	1887	28,772 52	.....
Total.....		9,099,746 63	1,624,632 01

[1887]

No 2.

l'agrandissement des canaux du Canada, jusqu'au 30 juin 1887.
(non comprises.)

Canal Cornwall.	Canaux du Saint-Laurent. — Non répartis.	Canaux de Williamsburg.	Saint-Laurent. — Remorqueur & mancelle et amélioration de la navigation.	Levées hydro- graphiques, Saint-Laurent et canaux.	Canal Welland.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
.....	222,220 00
1,933,152 69	116,821 31	1,320,655 54	.....	.....	7,416,019 83
2,786 00	12,097 84
10,692 04	43,486 36
17,780 05	24,173 72
7 50	47,869 10
10,000 21	1,077 00	.....	.....	59,702 76
1,011 75	35,326 44	130,158 47
.....	26,541 30	746,420 61
1,780 00	22,611 36	1,046,714 91
.....	28,500 00	21,715 47	1,670,178 19
49,211 37	28,064 67	19,312 64	2,199,962 61
145,015 45	1,623 76	3,946 70	2,138,392 99
143,092 05	4,580 00	.....	4,685 77	1,552,697 41
109,454 95	623 52	8,591 04	1,252,924 75
53,948 14	6,927 96	.....	1,242,943 37
44,587 61	28,933 45	.....	603,402 17
21,728 93	44,874 31	.....	550,240 36
23,018 13	2,473 44	89,846 03	.....	432,952 88
62,034 90	103,237 12	115,110 17	.....	463,505 38
57,820 83	149,835 71	116,051 73	.....	215,477 75
46,966 43	115,853 00	74,437 31	.....	1,091,073 87
2,734,089 03	116,821 31	1,697,711 81	534,992 91	142,730 72	23,062,615 33

[1887]

ANNEXE

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour la construction et
(Réparations)

Par qui dépensées.	Exercice terminé le 30 juin.	Ecluse de Sainte-Anne	Canaux de Carillon et Grenville.	Ecluse de la Culbute.	Canal Rideau.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Gouvernement impérial.....	{ Jusq. 30 juin 1867. }		(*)		3,911,701 47
Gouvernement provincial.....		134,456 51	63,053 64		153,062 60
Gouvernement fédéral.....	1868		19,817 22		7,593 67
do	1869				
do	1870		4,167 96		
do	1871		23,119 37		11,732 88
do	1872	1,939 46	165,257 28		4,967 50
do	1873	540 11	136,250 48		18,070 97
do	1874	12,753 27	245,258 38	38,388 99	5,793 16
do	1875	32,627 71	339,864 76	63,659 29	9,310 85
do	1876	24,935 85	326,203 16	76,842 44	2,163 96
do	1877	30,003 08	245,738 04	56,081 87	214 11
do	1878	14,618 85	22,676 20	5,933 53	
do	1879	22,113 02	243,141 24	20,694 19	7,703 88
do	1880	3,054 68	281,514 27	16,688 20	355 05
do	1881	69,042 76	336,707 53	4,721 62	
do	1882	193,158 36	433,084 29	29,567 15	
do	1883	172,959 95	416,826 10	14,249 60	
do	1884	142,006 25	399,267 16	8,151 16	
do	1885	93,679 57	157,187 72	19,071 76	2,098 76
do	1886	129,681 67	104,973 24	26,385 27	
do	1887	45,276 08	20,747 11	7,760 88	
Total.....		1,122,847 18	3,984,855 25	388,195 95	4,134,768 86

* Dépense non donnée.

[1887]

N° 2—Fin.

l'agrandissement des canaux du Canada, etc.—Fin.
non comprises.)

Canal Chambly.	Canal Saint-Pierre.	Levées hydro- graphiques, canal de la Baie Verte	Canal Murray.	Canal Trent.	Canal Tay.	Total.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
						4,173,921 47
643,711 76	88,949 39					16,023,840 23
	21,519 72					72,675 15
	70,719 80					128,953 20
	46,193 57					92,902 80
2,872 85						93,020 10
1,906 40						281,586 26
759 00		4,877 83				375,258 44
		4,018 90				1,237,818 96
2,415 00	20 97	443 00				1,716,904 37
	11,125 00	110 75				2,389,544 21
80 00	63,330 18	22 30				4,131,396 60
	26,511 51					3,843,338 62
	107,337 75					3,064,098 61
	80,120 54					2,122,893 74
	69,434 76	520 00				2,076,411 65
	484 00		7,135 63			1,593,174 09
			84,071 68	40,767 16	4,831 80	1,747,046 85
	2,471 40		118,187 43	120,643 91	50,878 12	1,578,930 32
	16,820 15		148,902 66	121,382 84	92,473 97	1,506,720 23
	2,316 85		179,704 52	75,103 30	65,561 51	1,333,421 80
	1,087 75		142,563 66	179,541 63	49,617 92	1,803,698 16
651,745 01	608,443 34	9,992 78	680,565 58	537,438 84	263,363 22	51,395,555 86

[1887]

ANNEXE No 3.—Etat indiquant les subventions votées aux chemins de fer sous-mentionnés, et les versements opérés sur ces subventions, au 30 juin 1887.

Subventions votées.		Chemins de fer.					Paiements.				Total jusq. 30 juin 1887.
En vertu de quelle loi.		Montant.	1883-84.	1884-85.	1885-86.	1886-87.					
		\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
46 Vic., chap. 25	156,800	International, Québec.....	144,000							144,000	
45 do do 14	384,000	Québec et Lac Saint-Jean, Québec.....	34,000							457,991	
46 do do 25	80,000										
46 do do 25	89,600	Napawee, Tamworth et Québec, Ontario.....		37,027	186,745	202,219				89,600	
48-9 do do 25	272,000	Pontiac et Jonction du Pacifique, Québec.....	32,000	57,600	41,000	60,580				150,670	
47 do do 8	115,200	Caracquette, N.-B.....		32,000	76,800	61,200				170,000	
46 do do 25	76,800										
47 do do 8	32,000	Grand-Nord, Québec.....		25,088						25,088	
47 do do 8	48,000	Kingston et Pembroke, Ontario.....		48,000						48,000	
47 do do 8	660,000	Nord et Jonction du Pacifique, Ontario.....		154,440	1,051,590	78,370				1,284,400	
45 do do 14	128,000										
46 do do 25	19,200	Nord et Occidental, N.-B.....			128,000	18,200				146,200	
47 do do 8	32,060										
48-9 do do 10	140,800	Québec-Central, Québec.....			60,342					60,342	
47 do do 8	211,200	Montréal et Soré, do			64,972	4,950				69,922	
48 do do 59	72,000	do et Jonction de Champlain, Québec.....			30,000					30,000	
48 do do 59	38,400	Elgin, Petitcodiac et Havelock, N.-B.....			38,400					38,400	
48-9 do do 25	22,400	Saint-Louis et Richboughton, N.-B., ..			22,400					22,400	
46 do do 8	96,000	Canada-Atlantique, Ontario.....			48,480	44,381				92,861	
47 do do 59	750,000	Esquimault et Nanaïmo, C.-B.....			422,520	327,480				750,000	
47 do do 6	96,000	Érè et Huron, Ontario.....				96,000				96,000	
47 do do 25	320,000										
47 do do 8	300,000	Baie-des-Chaleurs, N.-B.....				250,000				250,000	
47 do do 8	118,400	Nouveau-Brunswick et Prince-Edouard.....				97,440				97,440	
48-9 do do 59	217,600	Saint-Laurent, Basse-Laurentides et Saguenay, Qué.				64,430				64,430	
48-9 do do 10	11,200					11,200				11,200	
49 do do 10	19,200	L'Assomption, Québec.....				19,200				19,200	
49 do do 10	32,000	Grand-Oriental, Québec.....				15,000				15,000	
47 do do 8	160,000	Irontide, Bancroft et Ottawa, Ontario.....				40,480				40,480	
47 do do 10	58,000	Boutouche et Moncton, N.-B.....				1,000				1,000	
47 do do 8	51,200	Albert-Sud, N.-E.....				14,400				14,400	
47 do do 59	25,600	Long-Sault et Lac Témiscamingue, Québec.....									
48-9 do do			208,000	403,245	2,171,249	1,408,533				4,189,027	

J. BAINE, Comptable.

ANNEXE No 4.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,

OTTAWA, 10 novembre 1887.

MONSIEUR,—Le 12 d'octobre 1886, j'ai fait un rapport des progrès accomplis dans les travaux de construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à cette date, et il est encore de mon devoir cette fois de rapporter progrès.

SECTIONS DU LAC SUPÉRIEUR ET DE L'OUEST.

Le seul ouvrage qui ait été fait sur ces sections depuis mon dernier rapport du 12 octobre 1886, a été la reconstruction du quai de Port-Moody avec des piles en fer. Il a été complété en novembre dernier, et l'ensemble témoigne d'une pièce d'ouvrage bonne, résistable et solide. Dans mon rapport auquel je réfère ci-dessus, j'ai exprimé l'opinion que les talus de quelques-unes des coupes dans la vallée des rivières Fraser et Thompson avaient besoin d'être aplanis, et les pierres à fleur de terre, ainsi que les cailloux roulés, enlevés. Cependant, rien de défini en ce sens, n'a encore été décidé; seulement, j'ai stationné sur cette partie du chemin, des ingénieurs chargés d'observer l'action de la température et des débordements des rivières sur les travaux en général, et d'examiner généralement la stabilité de la voie et des constructions qui s'y rattachent, depuis la Passe du Cheval-qui-rue jusqu'à Port-Moody. La compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a refusé d'accepter la section du chemin entre Savona et Emory's Bar, alléguant que la voie n'a pas été parachevée avec tout le perfectionnement que l'on pouvait en attendre, d'après les spécifications du contrat; et je comprends que le tout va être soumis à un arbitrage.

J'ai moi-même fait le trajet sur ces sections du chemin en octobre dernier; et tout ce parcours en était alors en excellente condition de roulage.

SECTIONS DE L'EST ET DU CENTRE.

Ces sections qui s'étendent de Port-Arthur et la Rivière-Rouge à Kamloops, ont été acceptées par le gouvernement en novembre dernier comme complétées par les entrepreneurs sauf la réserve que s'il était jugé expédient de réduire la montée des escarpements près du mont Stephen, le gouvernement aurait le pouvoir de faire exécuter ces améliorations, sans nouvelle dépense pour le public; et depuis lors, la voie directe entre Montréal et Vancouver a été exploitée avec un succès constant; il n'a été interrompu dans le transport du trafic que pendant quelque temps l'hiver dernier, par les neiges profondes tombées dans les montagnes. Pour se garer de la répétition d'un tel inconvénient, le système des abris paraneiges a été poussé avec activité pendant tout l'été dernier, si coûteux qu'ils soient; en sorte que l'on a toute confiance maintenant que les avalanches des montagnes n'apporteront plus de retard sérieux à l'expédition des affaires, à l'avenir.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER.

Ingénieur en chef du chemin de fer Canadien du Pacifique.

A. P. BRADLEY, écr,

Secrétaire, ministère des chemins de fer et canaux.

ANNEXE No 5.

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET GÉRANT GÉNÉRAL
DES CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT,
OTTAWA, 7 novembre 1887.

Tableau du nombre de milles des réseaux des chemins de fer du gouvernement en exploitation.

	Milles.
Chemin de fer Intercolonial.....	880
Chemin de fer de Prolongement-Est.....	80
Embranchement de Windsor.....	32
Chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard.....	212
	1,204

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre les rapports et les comptes d'exploitation des chemins de fer en activité sous mon contrôle, pour l'exercice terminé le 30 juin 1887.

L'embranchement d'Indiantown du chemin de fer Intercolonial, sur une longueur de 14 milles, a été ouvert au trafic le premier de décembre dernier : ce qui complète une mesure totale de 1,204 milles de chemins de fer du gouvernement exploités à la fin de l'année 1886-87 ; la moyenne d'opérations pendant l'année couvrant un parcours de 1,191 milles.

Le résultat du mouvement d'affaires de l'année pour ces chemins de fer peut s'énumérer comme suit :

Nom du chemin de fer.	Nombre de milles en moyenne pour l'année.	—		Profit.	Perte.
		Recettes...	Dépenses d'exploit...		
			\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Intercolonial	1,191	Recettes.....	2,596,009 83		
		Dépenses d'exploit...	2,828,115 58		232,105 75
Prolongement-Est	80	Recettes.....	64,107 10		
		Dépenses d'exploit...	94,254 04		30,146 94
Embranchement de Windsor	32	Un tiers des recettes.	25,327 58		
		Dépenses d'exploit...	26,042 33		714 75
Île du Prince-Edouard.....	212	Recettes.....	155,303 37		
		Dépenses d'exploit...	204,237 45		48,934 08
Total.....					311,901 52

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Les recettes de ce chemin de fer pour l'année qui nous occupe n'ont pas équilibré les dépenses courantes, laissant même un découvert de \$232,105.75 (*vide ante*).

Il faut en attribuer les causes au coût exceptionnellement dispendieux de l'entretien en bon ordre de la voie pour le trafic, pendant l'hiver dernier, si remarquable par ses tempêtes de neige et de vents, d'une sévérité inaccoutumée. Puis, au paiement de nombreuses additions et améliorations, du genre de celles que les compagnies de chemin de fer chargent habituellement au compte du capital, mais qui, cependant, ont été considérées former partie des dépenses d'administration et d'exploitation de l'Intercolonial.

Le tableau suivant fait voir le montant total des recettes brutes, des tonnes de fret et des voyageurs transportés chaque année, depuis le premier juillet 1876, date de l'ouverture au trafic de ce chemin comme ligne unique directe.

Années.	Moyenne de milles en opération.	Recettes.	Tonnes de fret transportées.	Nombre de voyageurs transportés.
1876-77.....	714	1,154,445 35	421,327	613,428
1877-78.....	714	1,378,946 78	522,710	618,957
1878-79.....	714	1,292,099 69	510,861	640,101
1879-80.....	825	1,506,298 48	561,924	581,483
1880-81.....	840	1,760,393 92	725,577	631,245
1881-82.....	840	2,079,262 66	838,956	719,994
1882-83.....	840	2,370,921 10	970,961	878,600
1883-84.....	847	2,353,647 26	1,001,163	920,870
1884-85.....	861	2,368,153 65	970,069	914,795
1885-86.....	866	2,383,200 77	1,008,545	889,864
1886-87.....	867	2,596,009 83	1,131,334	940,144

Il appert donc que les recettes brutes, le poids du fret et le nombre des voyageurs transportés, ont continué d'augmenter. Cette progression dans le trafic du fret et des voyageurs, se divise à peu près également entre les affaires locales d'une extrémité à l'autre de la ligne. Les profits nets cependant, ne sont pas satisfaisants; et je crains qu'il n'en soit ainsi aussi longtemps que le matériel roulant servira de véhicule, aux bas prix de transport actuel, à l'immense quantité de charbon expédiée à Québec et à Ontario; et que le coût des additions et des améliorations faites à la voie, sera chargé au compte des dépenses d'exploitation. Des 753,480 quarts de farine transportés, 711,528 sont descendus d'Ontario par voie de la Jonction de la Chaudière.

Bien que l'énumération ci-dessous ne s'applique pas à l'année sous considération, il sera peut-être intéressant pour le ministre de savoir qu'un commerce considérable d'huîtres se développe dans le pays. Du 16 de septembre au 8 d'octobre 1887, les envois de la Pointe du Chêne par l'Intercolonial ont été comme suit:—

De Montréal.....	Barils.	3,143
Autres gares sur le chemin de fer du Grand-Tronc.....		33
Québec.....		3,081
Saint-Jean, N.-B.....		981
Halifax.....		89
Moncton.....		221
Amherst.....		103
Autres gares sur le chemin de fer Intercolonial.....		213
Total.....		7,864

Les intérêts des provinces maritimes dans le raffinage du sucre, paraissent en bonne voie de prospérité, si l'on en juge par les expéditions de l'année, qui ont été comme suit :—

	Barils.
De Halifax.....	88,996
Moncton.....	56,992
Total	143,988

Si l'on prend en considération que ces raffineries n'opèrent que depuis quelques années, leur production est certainement très encourageante.

Les envois de charbon des provinces maritimes à celles de l'ouest, indiquent un accroissement de commerce rapide : 570 tonnes en 1879-80, contre 175,512 en 1886-87.

La quantité de grain qui a passé par l'élévateur à Halifax, depuis le temps de sa construction jusqu'à la fin du dernier exercice, a été de :—

	Boisseaux.
En 1882-83	31,011
1883-84	73,387
1884-85	244,933
1885-86	378,739
1886-87	575,880
Total.....	1,303,950

Ces chiffres suffisent pour montrer que le commerce de grain *via* Halifax, continue de se développer d'année en année.

Le pont sur la rivière Saint-Jean, à la ville de Saint-Jean, qui fournit un débouché par voie ferrée au trafic de l'Intercolonial, au moyen du chemin de fer du Nouveau-Brunswick, aux campagnes de l'ouest de ce pays, aux villes de Boston, et New-York, et aux Etats-Unis en général, a été ouvert au trafic depuis plus d'une année maintenant. Mais par un effet de la mise en opération de la loi du commerce entre Etats, le trafic n'a pas grossi dans cette direction, comme l'on avait lieu de l'espérer : celui de l'Intercolonial paraissant encore suivre de préférence l'ancienne route par eau de Saint-Jean à Eastport, Portland et Boston ; en sorte que la quantité d'avantages développés au profit du chemin de fer Intercolonial par la construction de ce pont est encore à peu près nulle dans le moment. Le volume du commerce dans cette direction prendrait, il n'y a pas de doute, un essor tout nouveau, si la loi qui le gêne était rappelée : loi qui pèse si lourdement sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick.

Le relevé suivant indique la quantité et la classification du matériel roulant acheté au compte du capital, jusqu'au 30 de juin 1886, et des additions qui y ont été faites, pendant le dernier exercice :—

	Locomotives.	Voitures à voyageurs.					Fou gons de conducteurs.	Wagons fermés.	Wagons plateformes.	Wagons à houille, capacité en tonneaux.	Chasse-neige.	Chasse-neige à alérons.	Flangers.
		Voit.-dor-toirs et sa-lons de 1re c.	1re classe.	Voit.-dor-toirs de 2e c.	2e classe.	Wag.-poste, etc.							
Total, 30 juin 1886	164	11	69	6	76	46	79	1529	1442	1828	31	10	20
Ajouté en 1886-87		1				1				210			
	164	12	69	6	76	47	79	1529	1442	2038	31	10	20

Le matériel roulant suivant a été reconstruit durant l'année 1886-87 pour en conserver la même quantité, au compte des frais d'entretien.

	Locomotives.	Voitures à voyageurs.						Wagons fermés.	Wagons plateformes.	Wagons à houille, compacté en tonneaux.	Chasse-neige.	Chasse-neige à allions.	Flangers.	
		Voit-dortoirs et salons de 1re c.	1re classe.	Voitur-dortoirs de 2e classe.	2e classe.	Wagons-poste, etc.	Fourgons des conducteurs.							
1886-87.....	1	10	167	107

En septembre 1886, le char-dortoir "Miramichi" fut brûlé, en faisant partie du train éclair de Québec. L'origine du feu est inconnue. Le coût de renouvellement de ce char n'a pas été entré dans les dépenses des travaux de l'année 1886-87.

C'est la première année complète que le service des chars-dortoirs a été dirigé par l'administration du chemin, et autant que j'ai pu l'apprendre, il a été conduit à la satisfaction du public voyageur. Les résultats n'en ont pas été aussi satisfaisants qu'on s'y attendait. Les dépenses de l'entretien et de l'exploitation de ces chars, ont été de \$24,017; et les recettes brutes de \$31,864, donnant un profit de \$7,847. Un char-salon additionnel a été mis sur le chemin entre Halifax et Saint-Jean; ce qui en fait deux en tout; mais jusqu'à présent, le public voyageur n'a pas paru les apprécier outre mesure et ne leur a accordé qu'un médiocre patronage. Les chars-dortoirs de seconde classe continuent d'avoir la préférence, et offrent, sans doute, un grand confort aux voyageurs qui font un long trajet.

On a continué de débarquer les malles d'Europe à Halifax, en hiver; mais l'hiver dernier, une succession de fortes tempêtes de neige chassée par des tourbillons de vents violents, ont grandement nui à la rapidité et à la régularité habituelle de leur transport. En été elles étaient déposées à Rimouski et se rendaient à destination à grande vitesse par voie ferrée. Des chars-dortoirs sont fournis pour la commodité des voyageurs qui font la traversée sur les vapeurs de la malle et qui prennent terre à Halifax et Rimouski.

Sur un parcours de soixante-huit milles, des rails d'acier de 67 livres ont été substitués à ceux de 56 livres, pour contrebalancer l'usure que leur cause le gros trafic et le poids incessamment augmenté des chargements de fret.

Les locomotives et les chasse-neiges ont été sérieusement ébranlés dans leurs luttes contre les amoncellements de neige de l'hiver dernier: ce qui a considérablement ajouté au coût des dépenses d'exploitation. Néanmoins le chemin aussi bien que le matériel roulant, sont dans une excellente condition d'exploitation, et le nombre d'ouvriers dans les boutiques a été augmenté pour en garantir le maintien dans un état d'efficacité supérieur.

Compte du capital.

La dépense pour ouvrages sous ce chef pendant l'année, peut s'énumérer comme suit:—

Construction de lignes d'embranchement.....	\$501,735 01
Augmentation de facilités entre Saint-Jean et Halifax.	31,160 73
Vieilles réclamations originant de la construction première de la voie.....	4,146 35
Matériel roulant.....	160,260 42
Jugement dans la cause du chemin de fer Windsor et Annapolis, <i>vis-à-vis</i> le chemin de fer des Comtés de l'Ouest et la Reine.....	125,936 75
Total.....	\$823,239 26

Le dernier item de la nomenclature ci-dessus des dépenses, ayant été voté par le parlement, sous cette désignation, devait, d'après ce que je comprends être ainsi enté; mais il n'appert pas cependant qu'il soit une réclamation spéciale contre le chemin de fer Intercolonial. Le coût total du chemin et du matériel roulant, jusqu'au 30 juin 1887, est comme suit :

Chemin.....	\$38,696,663 08
Matériel roulant.....	6,299,319 34
Total.....	\$44,995,982 42

L'embranchement de la ville de Pictou, quatorze milles de longueur, n'était pas complètement terminé à la fin de l'année, et le travail du remplissage, etc., au terminus de Pictou, que ne comporte pas le contrat de M. M. J. Hogan, ne sera parfait que dans quelque temps à venir. L'on a l'intention cependant de livrer cet embranchement au trafic, dans le cours de novembre, quand le bateau traversier qui fait le service entre le débarcadère de Pictou et la ville cessera de naviguer, comme du reste, il en a été convenu lors de l'entreprise de la construction de ce chemin, cette condition ayant été tout spécialement stipulée. Le matériel roulant requis pour les divers embranchements n'a pas encore reçu d'appropriation; et il sera nécessaire de lui en faire voter une dans les estimations de l'exercice de l'année courante.

Chemin de fer de Prolongement-Est.

Les officiers du chemin de fer Intercolonial continuent l'exploitation de cette ligne, en en tenant les comptes à part. Elle a quatre-vingts milles de longueur, comme au dernier rapport.

Compte du capital.

Coût du chemin.....	\$1,088,311 97
Coût du matériel roulant.....	196,183 79
Total.....	\$1,284,495 76

Il n'a pas été fait de dépenses au compte du capital, pendant cette année; mais il sera nécessaire de construire un débarcadère additionnel et des voies d'évitement à Mulgrave et de pourvoir au service de l'eau sur tout le parcours de la voie, durant la présente année. Originellement, la compagnie, comme expérience, a essayé du système de réservoirs Haggas; mais il a été trouvé tout à fait insuffisant pour le trafic; de là, la nécessité d'un autre, permanent et efficace. Ces travaux devraient être chargés au compte du capital, et je me propose de soumettre une estimation de leur coût à la considération du ministre.

Compte de l'exploitation.

J'ai dit dans mon dernier rapport annuel que les renouvellements des ponts seraient nombreux et coûteux pendant quelques années à venir. L'événement a justifié mes prévisions pour l'année dernière, et la dépense encourue pour renouvellement des ponts, des traverses et des clôtures, a été lourde.

Le résultat des opérations de l'année peut se résumer comme suit :

Dépense d'exploitation.....	\$94,254 04
Recettes.....	64,167 10
Perte.....	\$30,146 94

Comme je l'ai déjà aussi remarqué, les dépenses ont été onéreuses pour la raison des renouvellements des travaux, et elles ont été à peu près les mêmes que celles de l'année précédente. Les recettes ont diminué de plusieurs milliers de piastres, et c'est dû en grande partie à la perte du transport du poisson, dont 20,000 barils avaient été transportés par le chemin de Prolongement-Est durant l'année 1884-85, pendant qu'il n'en a pas charroyé du tout l'année dernière.

Le service des trains a été de beaucoup amélioré; celui qui quitte Halifax pour Port-Mulgrave le matin et en revient le soir, voyageant d'un bout à l'autre de la ligne: ce qui obvie à l'inconvénient auparavant ressenti du changement de chars à New-Glasgow. Les heures de départ en ont aussi été avancées, pour faciliter le voyage sur les lacs du Cap-Breton et Bras-d'Or. Cependant le résultat ici a quelque peu désappointé; le nombre des voyageurs, par quelque cause inexplicable, ayant par le fait diminué, au lieu de s'accroître, comme l'on s'y attendait.

Le chemin et le matériel roulant sont en bon état de préservation et d'efficacité, si l'on prend en considération l'âge du tout.

Embranchement de Windsor.

C'est toujours, comme les années dernières, la compagnie de chemin de fer de Windsor et Annapolis qui exploite ce chemin, le gouvernement en maintenant en ordre la voie et les constructions et en retirant comme revenu, le tiers des recettes brutes. Les résultats des opérations de l'année peuvent se résumer ainsi :

Un tiers des recettes brutes payé par la compagnie...	\$25,327 58
Coût d'entretien de la voie et des constructions.....	26,042 33

Perte.....	<u>\$ 714 75</u>
------------	------------------

L'excédant du coût d'entretien sur le tiers des recettes est plus qu'expliqué par la dépense de la construction de nouvelles voies d'évitement, de hangars à foin, et de la substitution de lisses d'acier aux rails de fer. Ce chemin est en très bon état sous tous rapports.

CHEMIN DE FER DE L'ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD.

L'on entretenait une grande confiance dans une augmentation des recettes sur ce chemin; mais l'événement ne s'est pas réalisé: les recettes ont été à peu près les mêmes que celles de l'année précédente, que l'on n'avait pas déjà considérées comme satisfaisantes. Le trafic des passagers, comme l'on s'y attendait, a augmenté tant sous le rapport du nombre que sous celui des ventes de billets; mais, par contre, il y a eu diminution de transport de fret, tant comme tonnage que comme profits. Tout cela, désappointe beaucoup et est tout à fait inattendu; mais je n'en puis assigner la cause. Les recettes durant les deux dernières années ont été de :

1885-86	\$155,584 36
1886-87	155,303 37

Augmentation.....	<u>\$ 280 99</u>
-------------------	------------------

C'est un plaisir de constater que les dépenses d'exploitation pour 1886-87, nonobstant le coût des additions et améliorations à la propriété, mis à la charge de ce compte, sont moindres, de plusieurs mille piastres, que les années précédentes, comme il appert par les chiffres suivants :—

1885-6.....	\$216,744 34
1886-7.....	204,237 45

Diminution.....	<u>\$ 12,506 89</u>
-----------------	---------------------

Les résultats nets pour les deux dernières années, se comparent comme suit :—

	1885-86.	1886-87.
Frais d'entretien.....	\$216,744 34	\$204,237 45
Recettes	155,584 36	155,303 37

Perte....	<u>\$ 61,159 98</u>	<u>\$ 48,934 08</u>
-----------	---------------------	---------------------

Le service d'hiver de la malle entre la terre ferme et Charlottown, *via* Cap- Traverse, par les bateaux brise-glace, à travers le détroit de Northumberland, et qui se raccorde avec le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard, s'est parfaitement maintenu, et en outre des trains spéciaux de la malle, l'on a établi un service de convois journaliers sur l'embranchement du Cap-Traverse. Il est vrai que la somme d'affaires sur ce train est très légère; mais ce service de tous les jours a été accordé par le ministre, à la demande des cultivateurs, des marchands et autres habitants du district, qui insistaient beaucoup sur la nécessité d'un tel accommodement.

Le chemin et le roulant sont dans une condition de première classe; et l'on ne peut que regretter qu'un chemin en état de transporter un immense trafic n'ait qu'un fret si léger.

Le matériel roulant porté au compte du capital se décompose comme suit :

Locomotives.....	21
Voitures de 1ère classe.....	17
“ de 2me “ et à bagages.....	15
Wagons-poste et fumoirs.....	3
Wagons fermés et à bestiaux.....	175
Wagons-plateformes.....	125
Fourgons de conducteurs.....	3
Fourgons des payeurs.....	1
Chasse-neige.....	8
Flangers.....	7

Ce qui démontre qu'aucune addition n'a été faite au matériel roulant durant l'année.

Compte du capital.

Coût du chemin jusqu'au 30 de juin 1887	\$3,283,051 89
do du matériel roulant jusqu'au 30 de juin 1887	458,729 00
Total.....	<u>\$3,741,780 89</u>

Les frais d'exploitation imputables au compte du capital, ont été de \$5,800, employées à payer l'agrandissement de la cour de la gare de Charlottetown, et la construction d'un hangar à charbon additionnel, à cet endroit.

Remarques générales.

Les comptes des chemins du gouvernement sont soumis avec le présent rapport, ainsi que les rapports très intéressants du surintendant en chef et des surintendants mécaniciens.

Aucun des officiers n'a épargné ses efforts pour grossir le chiffre d'affaires des divers chemins de fer du gouvernement sur lesquels ils sont employés.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingenieur en chef et gérant général.

A. P. BRADLEY, écr,

Secrétaire, ministère des chemins de fer et canaux.

ANNEXE No 5^a.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DU SURINTENDANT EN CHEF,

MONCTON, N.-B., 29 octobre 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant du mouvement des recettes et dépenses du chemin de fer Intercolonial, pour l'exercice terminé le 30 juin 1887.

J'y annexe les rapports de l'ingénieur en chef et du surintendant mécanicien, et les divers états de compte suivants préparés par le premier comptable et trésorier :—

- N^o 1. Compte du capital.
 " 2. Compte du revenu.
 " 3. Frais de traction (relevé n^o 1).
 " 4. Dépenses pour voitures et wagons (relevé n^o 2).
 " 5. Entretien de la voie et des travaux d'art (relevé n^o 3).
 " 6. Dépenses des stations (" 4).
 " 7. Frais généraux (" 5).
 " 8. Compte des approvisionnements.
 " 9. Bilan général.
 " 10. Etat comparatif des moyennes.

La longueur du chemin de fer en exploitation a été, cette année, de 866 milles. Le premier de décembre 1886, l'embranchement d'Indian-Town, d'une longueur de 14 milles, a été ouvert au trafic.

COMPTE DU CAPITAL.

Le prix de revient du chemin et de son équipement
 au 30 juin 1886 était de.....\$44,172,743 16 "

Les additions de l'année ont été les suivantes :—

Pour prolongement de Halifax	\$ 12,613 07
Nouvelles améliorations à Saint-Jean	18,547 66
Achèvement du chemin de fer Intercolonial....	4,146 35
Matériel roulant.....	67,516 37
Chars-dortoirs	14,237 11
Adaptation des freins à air aux locomotives.....	78,506 94
Embranchement Saint-Charles.....	230,103 79
Embranchement Dartmouth.....	5,334 92
Embranchement Dalhousie.....	2,082 50
Embranchement de la Rivière-du-Loup, ville....	6,938 87
Embranchement d'Indian-Town.....	9,141 45
Embranchement de la ville de Pictou.....	248,133 48
Chemin de fer Windsor et Annapolis vs. chemins de fer des Comtés de l'Ouest et la Reine....	125,936 75
	<u>823,239 26</u>

Faisant une dépense totale au 30 juin 1887, de..... \$44,995,982 42

Le travail de construction de l'embranchement d'Indian-Town a été presque complété à la fin de l'année.

Au printemps de 1886, la construction de l'embranchement de la ville de Pictou a été commencée. Sa longueur totale est de 14 milles, composée partie de chemins de fer existant déjà et partie d'une voie nouvelle. Trois milles de Stellarton à Westville ont été achetés de la Compagnie de Houille de l'Acadie, deux milles de Westville à la Rivière du Milieu ont été acquis de la Compagnie de Charbonnage de la Nouvelle-Ecosse, et la balance, 6 milles, entre la Rivière du Milieu et Pictou, sont neufs.

La partie nouvelle et les réparations à celles qui ont été achetées, ont été faites par contrat.

Les dépenses de l'embranchement de Saint-Charles ont été principalement en règlement de réclamations pour dommages aux terrains.

COMPTE DU REVENU.

Les recettes brutes pour l'année ont été de \$2,596,009.83, une augmentation considérable sur le dernier exercice.

Recettes en 1886-87.....	\$2,596,009 83
do 1885-86.....	2,383,200 77

Augmentation\$ 212,809 06

Cette augmentation provient tant du trafic des passagers que de celui du fret : la première étant d'environ \$60,000; la seconde d'à peu près \$150,000. La quantité de fret transporté a excédé celle de l'année précédente par environ 122,000 tonnes.

	Tonnes.
Poids du fret transporté en 1886-87.....	1,131,334
do do 1885-86.....	1,008,545

Augmentation 122,789

Cette augmentation de tonnage s'est remarquée tant pour le fret local que pour celui de transit sur plein parcours, en proportions à peu près égales.

Voici un état comparatif de quelques-uns des articles du fret transporté cette année et l'année précédente :—

	1885-86	1886-87	Augmen'tion.	Diminution.
Barils de farine.....	739,091	753,480	14,389	
Boisseaux de grain.....	843,949	1,016,334	172,385	
Pieds de bois.....	116,253,382	161,168,003	44,914,621	
Têtes de bétail vivant.....	70,246	80,782	10,536	
Autres march'dises, tonnage	759,320	820,300	60,980	

C'est une satisfaction d'observer une augmentation dans la plupart des articles de fret mentionnés plus haut.

Le commerce d'expédition du grain à Halifax, bien qu'il ait été, pour différentes causes, nécessairement lent dans son expansion, ne se développe pas moins avec persistance.

Le transport du bois, qui est une industrie locale, a aussi pris un essor considérable.

Le commerce des animaux sur pied s'est aussi considérablement développé. Cet accroissement d'affaires est purement local et ne provient pas du transport des bestiaux de l'ouest destinés à l'exportation. Le trafic d'exportation du poisson frais dans les provinces de l'ouest a aussi augmenté dans une grande proportion.

Le commerce de charbon des mines de la Nouvelle-Ecosse aux provinces de l'Ouest accuse une augmentation, comme on peut en juger par l'état détaillé comparatif suivant, jusqu'à l'expiration de l'année, le 31 de décembre :—

	Tonnes.
1879.....	570
1880.....	10,246
1881.....	30,629
1882.....	35,089
1883.....	54,891
1884.....	112,898
1885.....	165,791
1886.....	<u>175,512</u>

Le prix du transport de ce charbon est extrêmement bas, déjà, et il faut ajouter à cet inconvénient celui du retour des chars aux mines, sans chargement; en sorte que ce commerce accroît la dépense, sans augmentation équivalente de recettes.

Il y a eu une augmentation de 50,000 dans le nombre des voyageurs.

Nombre total de voyageurs en 1886-87.....	940,144
do do 1885-86.....	889,864
	<u>50,280</u>

DÉPENSE.

Les frais d'exploitation durant l'exercice ont été de \$2,828,115.58.

Voici comment ils se comparent à ceux de l'exercice précédent, par mille parcouru par les locomotives et les convois, ainsi que par mille de chemin de fer :

Par mille parcouru par les locomotives :—

	Cents.
1886-87.....	51.74
1885-86.....	<u>51.61</u>

Par mille parcouru par les convois :—

1886-87.....	62.67
1885-86.....	<u>61.61</u>

Par mille de chemin de fer :—

1886-87.....	\$3,265 72
1885-86.....	<u>2,891 10</u>

Les réparations nécessaires ont été faites à la voie permanente et aux bâtiments, et tous les ouvrages se rattachant au chemin de fer ont été entretenus en parfait état d'efficacité.

L'on a continué sur la ligne principale de substituer aux rails d'acier de 56 livres, des rails plus pesants, et plus de 8,000 tonnes de ces derniers, du poids de 67 livres à la verge, ont été posés. C'est une amélioration coûteuse; mais elle est considérée désirable, pour répondre aux exigences de l'augmentation de pesanteur des locomotives et des chars maintenant en usage.

Dans le même but d'augmenter la stabilité de la voie permanente, les traverses ont été rapprochées à deux pieds de distance l'une de l'autre, du centre de chacune; au lieu de deux pieds et demi qui les séparaient auparavant.

Cette amélioration augmente considérablement la somme des frais d'entretien. 227,441 traverses neuves ont été posées sur la voie.

Soixante-sept milles de la voie ont été reballastés.

Quarante voies d'évitement ont été construites à différents endroits le long de la ligne, au coût de \$32,500.

Les clôtures ont reçu toutes les réparations nécessaires et 143 milles de clôtures neuves ont été construits.

La nouvelle clôture est d'un bien meilleur modèle que celle qu'elle remplace, et bien plus dispendieuse.

Une partie considérable de la nouvelle clôture a été construite où il n'y en avait pas auparavant.

Des réparations considérables ont été faites aux abris et aux clôtures paraneiges, et plusieurs nouveaux érigés.

La construction de nouveaux hangars et clôtures, où ces protections n'existaient pas auparavant, a aussi nécessité une dépense considérable.

Les bâtiments sur toutes les parties de la ligne ont reçu les réparations nécessaires et plusieurs nouvelles bâtisses ont été construites. Cinq gares détruites par l'incendie ont été rebâties sur des plans améliorés; il va sans dire qu'elles ont coûté bien autrement cher que les constructions primitives.

Dix-huit sémaphores-signaux ont été placés à des endroits où il n'en existait pas avant.

L'ouvrage de solidification des solives des ponts en treillis au moyen de liens de tension latéraux, a été continué et complété.

Cinq paires de solives de ponts, en fer, ont été substituées à des solives de bois, et un nouveau dessus de pont en fer construit.

De nouveaux tabliers de ponts, d'un dessin amélioré, et qui augmentent considérablement la sécurité des convois, ont été posés sur un bon nombre de ponts.

Pour favoriser le drainage des terres adjacentes, un grand nombre de ponceaux ont été construits où il n'en existait pas auparavant.

L'on a continué pendant l'année à améliorer l'approvisionnement de l'eau.

Le matériel roulant a subi les réparations nécessaires et est en bon état. Un char à passagers et deux cent quatre-vingt quatre chars à fret ont été reconstruits au prix coûtant.

Ces nouveaux chars sont plus spacieux et plus forts, et partant capables de porter de plus fortes charges que ceux qu'ils remplacent.

Le plus grand nombre de ces chars pourront supporter double poids de ceux de leurs prédécesseurs; par exemple, le char primitif étant d'une capacité de 10 tonnes, les nouveaux en ont une de 20 tonnes, de fret.

Ces chars de 20 tonnes de capacité coûtent naturellement bien plus cher que les autres.

L'ensemble de toutes ces améliorations, qui ont coûté environ \$200,000, a été dépensé en sus de ce qu'ont coûté l'entretien et le renouvellement des travaux existants déjà: et le tout a été porté au compte des frais d'exploitation et en opposition aux recettes de l'année.

APPROVISIONNEMENTS.

Valeur des fournitures achetées.....	\$1,080,245 38
Valeur des fournitures employées.....	1,184,380 45
Vieux matériel vendu.....	136,734 84

A la fin de l'année les approvisionnements disponibles étaient de:—

Fournitures ordinaires, y compris le combustible.....	\$255,959 29
Rails en fer et en acier.....	185,013 65
Vieux matériel pouvant servir.....	45,557 36
Vieux matériel à vendre.....	191,579 67
	<u>\$678,109 97</u>

Le vieux matériel à vendre comprend toutes les ferrailles qui sont vendues de temps en temps quand les prix en sont à la hausse. La quantité dont on dispose actuellement est quelque peu moindre que celle de l'année dernière; et l'on s'attend que la quantité en sera encore diminuée avant longtemps.

En mai 1887, tout le pays le long des rivières Saint-Jean et Kennebecasis a été couvert par une inondation considérable. Elle a duré au moins dix jours, et a fort

endommagé les remblais du chemin de fer sur un parcours considérable, près de Rothesay ; mais grâce aux soins diligents des employés, il y a eu fort peu d'interruption de trafic.

L'hiver de 1886-87 a été exceptionnellement sévère par tout le pays, et l'Intercolonial, de même que bien d'autres chemins de fer, a éprouvé en conséquence une difficulté considérable à diriger le service de ses convois. A l'exception peut-être des chemins de fer de la côte du Pacifique, qui traversent les montagnes, l'Intercolonial est le mieux pourvu d'abris et de clôtures paraneiges, et possède un équipement pour tenir sa voie libre de tout obstacle en hiver, plus complet que tout autre chemin de fer sur ce continent.

Ses employés aussi, ceux qui sont chargés du devoir de débarrasser la voie des neiges, ont par leur longue expérience acquis une grande habileté dans ce labeur fatigant et dangereux.

Les tempêtes, cependant, ont été si fortes, et se sont succédées avec tant de rapidité, qu'en dépit des efforts les plus ardues des employés, aidés de nombreux journaliers engagés, les trains des passagers ont, en plus d'une occasion, été considérablement retardés, et le trafic du fret en a aussi sérieusement souffert.

L'on a expérimenté les plus grandes obstructions, où l'on n'avait jamais auparavant rencontré de difficultés sérieuses ; et l'on construit actuellement des ouvrages considérables pour donner aux plus exposés de ces endroits, des paraneiges et des clôtures.

Le déblai des neiges sur la ligne a coûté considérablement plus qu'en aucun hiver précédent, la dépense directe s'en élevant à \$92,000. Dans l'hiver de 1885-86, il avait été de \$40,000 et la moyenne des dépenses de ce service pour les six années écoulées de 1880-81 à 1885-86, les deux inclus, avait été de \$40,000 ; en sorte que, celle de l'hiver dernier, a excédé la moyenne ordinaire de \$52,000.

Tout compte tiré, cependant, ces \$92,000 représentent moins de la moitié de la dépense que ces blocages de neiges ont entraînés à la compagnie ; car, il faut aussi faire entrer en ligne de compte les dommages au matériel roulant et aux rails ; sans compter la quantité considérable de dépenses extra dans les autres services et la perte de trafic.

Cette dépense s'est fait sentir même sur l'année courante, parce qu'il a été impossible de faire réparer tout le matériel roulant et les charrues avant le 30 juin.

Je suis bien aise de dire qu'en général les employés se sont acquittés de leurs fonctions fidèlement et de bon cœur.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. POTTINGER,

Surintendant en chef.

COLLINGWOOD SCHREIBER, écr.,

Ingénieur en chef et gérant général des chemins de fer du gouvernement, Ottawa.

N° 1.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

DR.

COMPTE DU CAPITAL, exercice expiré le 30 juin 1887.

AV.

		\$ cts.	\$ cts.	1886.	\$ cts.	\$ cts.
1886.						
30 juin.....	Coût du chemin et de l'équipement		44,172,743 16	30 juin.....	Canada.....	44,172,743 16
1887.						
30 juin.....	Dépenses pour le prolongement dans Halifax.....	12,613 07				
	do plus grandes facilités à Saint-Jean....	18,547 66				
	do l'embran. de Saint-Charles.....	.....	31,160 73			
	do do Dartmouth.....	.....	230,103 79			
	do do Dalhousie.....	.....	5,334 92			
	do do la ville, Rivière-du-Loup.....	.....	2,032 50			
	do do do Indian town.....	.....	6,938 87			
	do do la ville de Pictou.....	.....	9,141 45			
	do Matériel roulant.....	.....	248,133 48			
	do Wagons-lits.....	.....	67,516 37			
	do Appliquer des freins à 100 locomotives	.....	14,237 11			
	do Achèvement du chemin de fer Inter-	.....	78,506 94			
	colonial, entre la Rivière-du-Loup	.....			
	et Truro (travaux, voie permanente,	.....			
	bâtimens, droits de passage, etc.)...	.....	4,146 35			
	Ch. de f. W. et A. vs. les chemins de fer	.....			
	des Comtés de l'Ouest et la Reine....	.....	125,936 75			
	do			1887.	Canada.....	823,239 26
				30 juin.....		44,995,982 42
						823,239 26
						44,995,982 42

THOMAS WILLIAMS,

Premier comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1887.

N° 2.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.
 COMPTE DU REVENU, exercice expiré le 30 juin 1887.

AV.

DR.

Exercice précédent.	Dépenses.	Exercice expiré le 30 juin 1887.	Exercice précédent.	Recettes.	Exercice expiré le 30 juin 1887.
\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.
819,604 39	Frais de traction	887,626 41	728,947 55	Transport des voyageurs.....	792,678 56
594,297 62	Dép des wagons et voitures	688,027 57	1,501,250 17	do du fret.....	1,657,695 76
605,102 58	Entret. de la voie et des trav.	782,052 79	153,003 05	Malles et divers.....	146,635 51
315,261 42	Dépenses des gares	333,576 22	2,383,200 77		2,696,009 83
162,311 18	Frais généraux	162,689 65	106,042 84	Balance	232,105 75
2,496,577 19	Circulation par wagon et voiture par mille.	2,833,972 64			
7,333 58		5,857 06			
2,489,243 61		2,828,115 58	2,489,243 61		2,828,115 58

THOMAS WILLIAMS,

Premier comptable et trésorier.

MONTGOMERY, N.-B., 30 juin 1887.

N° 3.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

TRACTION—(Relevé n° 1).

Exercice précédent.	—	Exercice expiré le 30 juin 1887.
\$ cts.		\$ cts.
8,315 85	Appointements du mécanicien-chef, des commis, frais de bureau et de voyage	8,727 69
186,767 09	Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs.	212,296 96
299,181 82	Combustible	357,564 55
51,318 45	Huile, suif, chiffons et menus articles	41,464 49
193,200 97	Réparations aux locomotives, tenders et outils à locomotives	202,384 32
47,225 46	Eau, y compris les réparations aux pompes et réservoirs	29,340 09
33,594 75	Divers	35,848 31
819,604 39		887,626 41

THOMAS WILLIAMS,

Premier comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1887.

N° 4.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

DÉPENSES DES VOITURES ET WAGONS—(Relevé n° 2).

Exercice précédent.	—	Exercice expiré le 30 juin 1887.
\$ cts.		\$ cts.
65,628 55	Réparations aux voitures à voyageurs	54,810 70
17,878 82	do wagons-posts, à messageries et à bagage	17,480 22
215,118 38	do wagons à marchandises et fourgons	262,456 93
195,275 29	Gages des conducteurs, préposés aux bagages et serre-freins	225,676 96
33,192 13	Huile, chiffons	39,263 10
47,283 60	Menus articles et combustible	48,823 64
19,920 85	Divers	19,616 02
694,297 62		668,027 57

THOMAS WILLIAMS,

Premier comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1887.

N° 5.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES TRAVAUX D'ART—(Relevé n° 3).

Exercice précédent.		Exercice expiré le 30 juin 1887.
\$ cts.		\$ cts.
5,219 15	Appointements de l'ingénieur et de son aide et des commis, frais de bureau et de voyages.....	6,714 61
278,333 72	Gages des hommes employés à réparer la voie, les clôtures et les sémaphores, y compris le posage de nouvelles voies d'évitement.....	279,456 96
25,917 59	Lisses et attaches, y compris le posage de nouvelles voies d'évitement.....	166,531 72
105,223 19	Traverses.....	55,480 89
78,208 32	Bois de construction, bois de service, etc., pour réparer les ponts, fosses-bestiaux, passages à niveau, paraneige, clôtures, etc.....	84,611 47
13,357 60	Réparations aux quais.....	6,824 51
	do bâtiments et plateformes, y compris les prolongements et additions.....	69,730 55
39,200 59	do chasse-neige, outillage, etc.....	17,162 12
20,440 20	Enlèvement de la glace et de la neige.....	92,312 40
39,777 65	Divers.....	3,327 56
Av. 575 43		
605,102 58		782,052 79

THOMAS WILLIAMS,

Premier comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1887.

N° 6.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

DÉPENSES DES STATIONS—(Relevé n° 4).

Exercice précédent.		Exercice expiré le 30 juin 1887.
\$ cts.		\$ cts.
249,521 95	Appointements des chefs de gares, agents, commis, télégraphistes, préposés aux bagages, gardiens de cours, aiguilleurs, gardiens et journaliers.....	260,701 11
65,739 47	Combustible, huile, éclairage, papeterie, billets et autres faux frais.....	72,875 11
	Divers.....	
315,261 42		333,576 22

THOMAS WILLIAMS,

Premier comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1887.

[1887]

25

N° 7.— CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

FRAIS GÉNÉRAUX—(Relevé n° 5).

Exercice précédent.		Exercice expiré le 30 juin 1887.
\$ cts.		\$ cts.
65,534 06	Appointements du surintendant général, des surintendants de districts, chefs de trains, de l'agent général pour les voyageurs et le bagage, des commis, et frais de bureau et de voyages.....	64,224 16
19,998 41	Division de la comptabilité,—appointements du trésorier, de l'auditeur, du payeur, du caissier, des commis, et frais de bureau et de voyages	20,884 38
9,879 54	Dommages causés aux hommes, animaux et effets	18,930 57
17,676 11	Passages d'eau	19 125 93
1,271 38	Télégraphe (non compris les appointements des télégraphistes).....	1,243 75
30,221 76	Divers—impressions, annonces, etc	24,167 07
17,729 92	Frais d'agence.....	14,113 79
162,311 18		162,689 65

THOMAS WILLIAMS,

Premier comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1887.

N° 10.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ETAT COMPARATIF des moyennes, pour l'exercice terminé le 30 juin 1886.

	1887.	1886.
Milles de chemin de fer en exploitation.....	866	861
Milles parcourus par les locomotives.....	5,466,488	4,823,353
do trains.....	4,512,599	4,039,877
do wagons.....	52,001,928	47,211,083
Recettes, par mille parcouru par les locomotives..... Centins.	47·49	49·41
do de la voie..... Piastres.	2,997·70	2,767·94
	Pour cent.	Pour cent.
Pour cent des recettes proven. des voyag. comparées aux recettes brutes	30·53	30·58
do do du fret do ...	63·86	63·00
do do d'autres sources do ...	5·61	6·42
Dépenses par mille parcouru par les locomotives—		
Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs..... Centins.	3·88	3·87
Combustible	6·54	6·20
Huile, suif, chiffons et menus articles.....	·76	1·06
Réparations aux locomotives.....	3·70	4·01
Eau et réparations aux réservoirs.....	·54	·98
Divers.....	·65	·70
Total.....	16·07	16·82
Appointements, frais de voyages et de bureau du mécanicien-chef.....	·16	·17
Total.....	16·23	16·99
Frais de traction, par mille parcouru par les locomotives.....	16·23	16·99
Dépenses des wagons do	12·22	12·32
Entretien de la voie et des travaux d'art, par mille parcouru par les locom.	14·31	12·55
Dépenses des stations do do ...	6·10	6·54
Frais généraux do do ...	2·98	3·36
	51·84	51·76
Wagons, par mille.....	·10	·15
Total, par mille parcouru par les locomotives.....	51·74	51·61
Frais de traction, par mille parcouru par les trains.....	19·67	20·29
Dépenses des wagons do	14·80	14·71
Entretien de la voie et des travaux d'art, par mille parcouru par les trains	17·33	14·98
Dépenses des stations do do ...	7·89	7·80
Frais généraux do do ...	3·61	4·01
	62·80	61·79
Wagons, par mille.....	·13	·18
Total par mille parcouru par les trains.....	62·67	61·61
Frais d'exploitation, par mille de chemin de fer.....	3,265 72	2,891 10

THOMAS WILLIAMS,

Premier comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1887.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,

MONCTON, N.-B., 24 octobre 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur le service de mon département pour l'exercice terminé le 30 juin 1887.

VOIE.

La longueur de la ligne-mère et des embranchements a été portée de 866 à 880 milles.

	Milles.
Déjà rapporté	866
Embranchement Dartmouth.....	14
Total.....	880

Dans le cours de l'exercice 78 milles de vieux rails d'acier, pesant 56 livres à la verge, ont été remplacés sur la ligne-mère par des rails d'acier de 67 livres à la verge.

TRAVERSES.

Au cours de l'exercice, 227,441 traverses ont été renouvelées sur la ligne-mère et les voies de garage, et les embranchements.

BALLASTAGE.

Le ballastage a été fait sur toutes les divisions du chemin. Soixante et dix sept milles ont été ballastés durant l'année.

SÉMAPHORES.

Dix-huit sémaphores ont été érigés dans le cours de l'exercice.

VOIES D'ÉVITEMENT.

Quarante voies d'évitement ont été construites à différents endroits le long de la ligne, ce qui donne 6½ milles de plus de voie de garage. C'est trois fois plus de facilités qu'il n'en existait l'année dernière.

CLÔTURES.

Cent quarante-trois milles de clôtures en fil de fer barbelé et en fil de fer en treillis d'Everett, ont remplacé d'anciennes clôtures en perches, et ont aussi été placées où il n'en existait pas auparavant. La première clôture en fil de fer barbelé, employée il y a quelques années, se retenait à des pieux placés à 16 pieds d'intervalle. Elle n'a pas donné satisfaction, vu que les bestiaux et les moutons pouvaient passer à travers les fils. L'année dernière, l'on en a examiné environ 20 milles, et sur cet espace l'on a ajouté des piquets intermédiaires, et en bien des endroits ajouté un fil de plus.

La dépense en clôtures l'année dernière a été de \$71,932, au lieu de \$48,236 l'année d'avant.

ABRIS ET CLÔTURES PARANEIGES.

Sur la division nord, n° 2, la reconstruction des abris paraneiges a été de 43,560 pieds linéaires, et sur la division nord, n° 3, elle a été de 13,134 pieds linéaires. Des réparations considérables ont été faites à treize (13) autres abris paraneiges et ont nécessité l'emploi de 14,355 pieds linéaires de bois. Sur une étendue de 9,900 pieds linéaires, la clôture originairement soutenue par des pieux enfoncés dans le sol, a été démolie, puis reconstruite sur des piquets assemblés à des semelles reposant à la surface du terrain. L'on s'est aperçu que là où le sol était argileux, les poteaux des clôtures en étaient peu à peu soulevés, à tel point qu'en trois ou quatre ans, ils finissaient par sortir de terre et tomber. Depuis, toutes les clôtures neuves sont de pieux assemblés à des semelles qui reposent sur la surface du sol.

QUAIS ET VOIES À CHARBON.

Au **TERMINUS DE L'EAU PROFONDE, A HALIFAX**—le quai sous le hangar à fret et l'approche au hangar, ont été examinés et réparés. Quatre nouveaux tabliers glissoires à charbon ont été ajoutés aux plans inclinés en eau profonde.

A **LA RUE YOUNG, HALIFAX**—la voie à charbon a été reconstruite au coût de \$2,000.

A **RICHMOND**—une partie du quai n° 2 a été reconstruite, et les réparations nécessaires faites aux autres quais et voies à charbon.

A **STEWIACKE**—le quai sur pilot, au terminus de la voie d'évitement de Maitland a été complètement examiné et réparé. Vingt-cinq nouveaux pilots ont été enfoncés et tout le dessus du quai réparé.

A **TRURO**—le hangar à charbon et la voie ont été soigneusement examinés et réparés. De nouvelles solives ont été mises sous les lisses, sur toute la longueur du hangar et de la voie y conduisant.

A **PICTOU ET AU DÉBARCADÈRE DE PICTOU**—les réparations nécessaires ont été faites aux quais. Au débarcadère une grande partie du dessus du quai a été replanchée.

A **LA POINTE DU CHÊNE**—de grandes réparations ont été faites à l'extérieur du quai. Son extrémité en eau profonde a été renforcée dans toute sa largeur par de nouveaux pilots jointifs, et tout le dessus surélevé de trois pieds et recouvert. De nouvelles défenses et des poteaux d'amarrage ont aussi été ajoutés.

A **DORCHESTER**—les réparations nécessaires ont été faites au quai.

A **DORCHESTER, SHÉDIAC ET SUSSEX**—les réparations nécessaires ont été faites aux voies à charbon.

A **MONCTON**—le hangar et la voie à charbon ont été examinés et réparés, et une nouvelle voie à charbon, pour fins locales, a été construite. Elle est bien plus large que l'ancienne et plus commodément située pour les affaires.

A **DALHOUSIE**—de grandes réparations ont été faites au quai, qui a été sérieusement endommagé par la glace au printemps de 1886.

A **LA RIVIÈRE DU LOUP**—les réparations nécessaires ont été faites aux hangars et voies à charbon.

A **ST. CHARLES**—une partie de la voie d'approche du hangar à charbon a été reconstruite.

A **LÉVIS**—Les réparations nécessaires ont été faites au quai et aux caissons des deux côtés de la station.

PLAQUES TOURNANTES.

A **MONCTON**—la plaque tournante dans la remise aux locomotives a été réparée et munie d'une poutre neuve en fer forgé.

A **ST. JEAN**—les trois tables tournantes en fer sur le quai en eau profonde, ont été allongées de façon à donner place à des chars de 33 pieds de longueur, au lieu de 30, selon leur destination primitive.

A **NEWCASTLE, CAMPBELLTON, STE FLAVIE, LA RIVIÈRE DU LOUP ET HADLOW**—les réparations nécessaires ont été faites aux plaques tournantes.

BÂTIMENTS ET PLATEFORMES.

A **HALIFAX**—un double plancher a été posé au hangar à fret du sud, au quai en eau profonde, sur toute sa longueur. Les réparations nécessaires ont été faites aux coffres et machines de l'élevateur à grain.

A **LA STATION NORTH STREET**—l'on a posé de nouveaux cabinets d'aisance munis de toutes les améliorations modernes.

A la gare principale l'on a construit des bureaux pour le service des chars-dortoirs et salons.

L'on y a aussi érigé un hangar de 170 pieds de long par 10 pieds de large, et trois plateformes de même longueur, pour y laver les chars et nettoyer et aérer les objets de literie.

En plus, un bâtiment, avec tous les appareils à eau chaude et à eau froide pour l'usage de ceux qui nettoient les chars.

Sur le toit de la remise aux convois, l'on a construit vingt-quatre abat-jour, en verre dépoli de trois huitièmes de pouce d'épaisseur, de quarante-cinq pieds de long sur neuf de large ; le tout a coûté \$6,840.

A RICHMOND—la moitié du plancher du hangar des chars a été renouvelée et le toit mis à l'épreuve de l'eau. De grandes réparations ont été faites aux toitures des hangars du quai de Richmond. Les planchers et les fosses à piquer le feu de la remise aux locomotives ont été examinés et réparés.

A DARTMOUTH—L'on a bâti un hangar à charbon.

A FAIRVIEW (Three mile house)—une plateforme à passagers, de 80 pieds de long par six pieds de large a été construite.

A ROCKINGHAM—la station a été examinée et peinte, et une partie de la plateforme renouvelée.

A ROCKY LAKE—une station de signal a été rebâtie et une nouvelle boutique d'outillage mise à la disposition du chef contrôleur de section.

A LA VOIE D'ÉVITEMENT DE SANDY COVE—une plateforme de chargement a été construite, de 140 pieds de longueur sur 8 pieds de largeur.

A BEDFORD—la gare du fret et la demeure de l'agent ont été soigneusement examinées et réparées. La station et le hangar au fret ont été peints à l'intérieur et à l'extérieur.

A GRAND LAC—une nouvelle station de signal a été construite.

A LA JONCTION DE WINDSOR—le vieux hangar à fret a été démoli et un nouveau parc à bétail construit.

A WELLINGTON—le toit de la station a été recouvert en bardeaux et un plancher neuf a été posé à la salle d'attente, avec un bureau et corps de logis, construits.

A ELSMDALE—le toit de la station a été converti en bardeaux et la bâtisse examinée, réparée et peinte en dedans et au dehors. Une nouvelle plateforme de chargement de 196 pieds de long a été construite.

A SHUBENACADIE—la gare du fret a été transportée dans un endroit plus commode et complètement examinée et réparée. Un côté du toit de la station a été recouvert en bardeaux.

A la voie d'évitement de MCKAY—entre STEWIACKE et BROOKFIELD, une plateforme de chargement de 130 pieds par dix pieds a été construite.

A ALTON—la plateforme de la station a été renouvelée.

A BROOKFIELD—une partie du toit du hangar à fret a été refaite en bardeaux et les réparations nécessaires à la station ont été faites.

A la traverse JOHNSON—une plateforme de chargement de 50 pieds par 12 a été construite.

A TRURO—une plateforme de chargement de 175 pieds de longueur par 5 pieds de largeur a été faite. Le toit de la station a été examiné, et une partie en a été recouverte en bardeaux. Le vieux hangar aux écorces sur la propriété de la tannerie, acheté il y a environ 3 ans, a été déplacé de 40 pieds au sud, surélevé de 5 pieds et transformé en hangar pour les chars. Les premier et second planchers de la tannerie ont été enlevés, des poutres de renfort ajoutées, et ce hangar sert maintenant au garage des chars à passagers. Les réparations nécessaires ont été faites aux ateliers des chars et aux hangars des charrues à neige.

A GLENGARRY—l'on a construit, au coût de \$1,800, une nouvelle station combinée à fret et à passagers, en remplacement de la bâtisse à un étage détruite par le feu. Des appartements y ont été aménagés pour le chef de gare.

A LONDONDERRY—les toits de la station et du réservoir ont été refaits en bardeau ; les murs de la station ont été examinés, réparés et peints de deux couches. Une voie nouvelle a été construite sous le réservoir.

A THOMSON—la station et le hangar à fret ont été surélevés et de nouvelles solives mises sous toute la bâtisse. Le toit a été renouvelé en bardeaux, et les autres réparations nécessaires faites. Une salle pour l'outillage a été mise à la disposition du contrôleur de section.

A OXFORD et SALT SPRINGS—les réparations nécessaires ont été faites à la bâtisse de la station et à la plateforme.

A ATHOL—une salle pour l'outillage a été mise à la disposition du contrôleur de section.

A MACCAN—la plateforme à passagers et celle du chargement ont été réparées.

A NAPPAN—la plateforme de chargement a été réparée.

A AULAC—les réparations nécessaires ont été faites à la station et à la gare du fret et une plateforme additionnelle pour le foin construite.

A SACKVILLE—la station a été recouverte en bardeaux et ceux-ci peints d'une couche de ciment à toiture sparham.

A DORCHESTER—une nouvelle station en brique et un nouveau hangar à fret en bois, ont été construits pour remplacer ceux que le feu avait détruits.

Il a été bâti une station à COLLEGE BRIDGE, ainsi qu'une nouvelle plateforme à chargement.

A MONKTON—la boutique de réparations des chars a été allongée de 250 pieds par 20 pieds de largeur et tout le plancher renouvelé. Le toit de la boutique à peinture a été recouvert en bardeaux, peinturé en ciment sparham.

Une partie du plancher de la boutique des mécaniciens a été renouvelée.

Les réparations nécessaires furent faites à douze logis sur la rue du Pont. Le cottage n° 2, qui avait été presque détruit par le feu l'hiver dernier, a été reconstruit.

Un égout a été creusé sur la rue du Pont pour la commodité de ces maisons. La dépense en a été supportée, moitié par le département et l'autre moitié par la ville. Depuis la construction de cet égout, l'eau a été introduite dans ces maisons.

A SALISBURY—le hangar à fret a reçu une nouvelle toiture en bardeaux, et la plateforme des passagers renouvelée.

A PETITCODIAC—la station a été examinée et peinturée.

Les réparations nécessaires ont été faites aux stations d'ANAGANCE, SUSSEX, APOHAQUI, et une plateforme à lait construite à ce dernier endroit.

A NAUWIGEWAWK—la station a été recouverte en bardeaux et la plateforme rebâtie.

A ST-JEAN—une partie du hangar à fret a été aménagée pour servir d'entrepôt aux marchandises. Un hangar, un lavoir, une plateforme, etc., ont été construits ici pour le service des chars d'ortoirs et des chars-palais, sur le plan de ceux de Halifax. Une grande partie du toit de la remise aux locomotives a été recouverte en bardeaux, et un dépôt d'huiles et une nouvelle plateforme construits.

A WELDFORD—une plateforme de chargement a été érigée à TROUT BROOK, à environ deux milles au sud de la station.

A la JONCTION DE CHATHAM—un nouveau hangar à fret de 30 pieds, par 25 pieds, a été construit ainsi qu'une haute plateforme.

Une station à fret et à passagers, à la fois, a été construite à la JONCTION DERBY.

A la RIVIÈRE BERNABY—la plateforme à passagers a été renouvelée.

Des petits hangars à charbon ont été construits aux JONCTIONS de CHATHAM et de DERBY.

A BEAVER BROOK—les réparations nécessaires ont été faites aux stations et aux plateformes de Bartibogno, Red Pine, Bathurst, Charlo et la Rivière à l'Anguille.

A BELLEDUNE—une nouvelle station et une plateforme à passagers et de chargement, ont été construits pour remplacer la station servant à la fois aux voyageurs et au fret, qui a été détruite par le feu.

A la JONCTION DALHOUSIE—une plateforme à passagers, de 420 pieds de long, par 12 pieds de large, a été construite.

A CAMPBELLTON—un plancher de bois franc a été mis dans la salle des expéditeurs des trains et dans le bureau; et l'on a fait les réparations nécessaires au hangar à charbon, à celui du fret et à la glacière.

A MILLSTREAM—une demeure a été construite pour le contrôleur de section.

A CEDAR HALL—les réparations nécessaires ont été faites à la gare.

A PEIIT METIS—un nouveau réservoir a été construit pour remplacer celui que le feu y a détruit.

A STÉ FLAVIE—une nouvelle fondation a été mise sous la station et la plateforme réparée. Une plateforme à fret de 400 pieds de longueur a aussi été construite.

A la STATION STE-LUCE—une partie du toit a été recouvert en bardeaux.

Des réparations nécessaires ont été faites à la station de ST-ANACLET.

RIVIERE DU LOUP—un hangar à fret de 30x125 pieds a été érigé.

Un hangar à fret a aussi été construit à LAKE ROAD.

Des appentis à charbon ont aussi été faits à ST-ELOI, ST-ANDRÉ, CACOUNA, ST-ARSÈNE et ST-SIMON.

Les portes de la remise aux locomotives ont été renouvelées à la RIVIÈRE DU LOUP.

Un nouveau toit a été posé sur le hangar à charbon à ST-ARSÈNE, pour remplacer celui que le feu a détruit.

Des réparations nécessaires ont été faites aux stations de ST-ROCH, ST-PAS-CHAL, la RIVIERE OUELLE et ST-CHARLES, et des porches extérieurs construits à cette dernière station.

Des châssis doubles ont été fournis pour une partie de la station à Chaudière.

Une station a été construite à Saint Joseph, sur l'embranchement Saint-Charles.

Une chambre à bagage a été construite à Québec.

PONTS ET PONCEAUX.

Sur la rue Water, à Halifax, le pont à chevalets a été replanché.

Les piles du pont sur la rivière Rawdon ont été examinées et jointoyées.

De grandes réparations ont été faites à l'une des piles du pont de Shubénacadie.

Un ponceau de 4 x 6 pieds et de 42 pieds de longueur a été mis à Blackburn's Interval, à deux milles à l'ouest de Milford.

Des ponceaux ont été reconstruits à la briqueterie Millar et à la voie d'évitement de McKay.

Cinq paires de poutres en vieux rails, de 16 pieds d'ouverture, ont été mises entre Halifax et Truro.

Un ponceau en bois de cèdre a été construit près de Hopewell.

La pile du centre du pont de New-Glasgow a été réparée et jointoyée, et une grande quantité de pierraille mis à l'entour de sa base.

Tout un système de liens de tension a été adapté aux ponts suivants:—Little Forks, Rivière Philippe, Rivière Barnaby, Second Crossing, Rivière Barnaby, Third Crossing, Kouchibouguais et Bartibogue.

Un nouveau pont sur chevalets a été construit à Palmer's Pond, près de Dorchester, en remplacement du vieux pont de bois.

Un pont sur chevalets, à travées de 100 pieds de longueur, a été construit, pour le passage du trafic de la rue Dorchester sur le chemin de fer à Saint Jean.

Le pont sur chevalets de la rue Wall, à Saint-Jean, a été élargi de dix pieds au moyen d'un treillis d'arcs en faisceaux de fil de fer.

Au pont de bois de McGinley, près de Quispamsis, quatre travées de 30 pieds chaque, ont été rebâties.

Un dessus de pont, à coupe verticale, a été mis au pont McCully, près de Torryburn, et au pont Scurr près de Dorchester.

Cinq ponceaux en cèdre ont été construits à divers endroits entre Dorchester et Saint-Jean, pour améliorer le drainage des terrains avoisinants.

Des dessus de pont, à coupe verticale, ont été posés aux ponts de Milner, près de Moncton, à l'embranchement North Coal, à celui de South Coal, à Bouctouche, Upper Nelson Road, Bartibogue, Nash's Creek, Eel River, Gordon, Otter Brook, rivière Amqui et Sayabec.

Les tabliers des ponts suivants ont été en partie renouvelés: Richibouctou, First crossing, de la rivière Barnaby, Second crossing, de la rivière Barnaby, North-West Miramichi, South-West Miramichi, Nepisiguit, Millstream, Nigadoo et North Branch de Charlo.

A TROIS-PISTOLES - les caissons de protection le long de la base du talus du côté ouest, ont été complètement examinés et réparés.

A SAINT-THOMAS—trois brise-glaces considérablement endommagés au printemps de 1886 ont été refaits et revêtus d'une armure de vieux rails.

Les taille-mer de ce pont ont aussi été examinés et rejointoyés.

Les parois en bois franc et la coupe en plaques de fer des taille-mer du pont de Saint-Henri, ont été complètement réparés.

Des équipes de peintres et de riveurs ont été employés pendant toute la belle saison, à gratter, peindre et examiner les ponts en fer et à leur faire toutes les réparations nécessaires.

Un ponceau en cèdre, de 30 pieds de longueur, a été placé près de Newcastle, et cinq autres, variant de 25 à 70 pieds de longueur, ont été construits entre Newcastle et Campbelltown et sur l'embranchement Dalhousie. Deux ponceaux en pierre ont été reconstruits près de Saint-Henri.

Un ponceau, en bois de cèdre, a été mis près de Old Lake road, de 48 pieds de longueur, 3 par 3, et un autre de la même dimension a été construit à Saint-Pascal. Deux ponceaux en pierre ont été reconstruits sur l'embranchement de Saint-Charles.

Trois ponceaux en pierre ont été reconstruits entre Saint-Valier et Saint-Charles.

Environ cent paires de garde-bestiaux ont été complètement renouvelées, le long de la ligne.

EN GÉNÉRAL.

Environ 300 tonnes de pierre ont été placées autour des piles du pont Narrow, à Richmond, et 200 tonnes sur un embranchement à Grand Lake, pour protéger le talus.

Les réparations nécessaires ont été faites aux remblais de la voie à Truro, Spring Hill, Moncton et la jonction de la Chaudière.

De nouveaux poteaux de signaux pour soixante traverses publiques, ont été plantés le long de la ligne.

Une fosse à piquer le feu, de 140 pieds de longueur, a été construite à Moncton. Elle a été munie de grillages et de tuyaux d'écoulement, pour empêcher les cendres d'obstruer l'égoût principal.

CHASSE-NEIGE ET FLANGERS.

Le chasse-neige n^o 23 a été reconstruit. Les nos 2, 6, 7, 8, 9, 10, 15 et 22 ont été examinés et mis en ordre parfait.

Vers le premier mai dernier, les remblais entre Rothesay et Riverside, ont été sérieusement endommagés par le débordement inaccoutumé de la rivière Saint-Jean.

Sur les divisions nord de Moncton, la neige de l'hiver dernier nous a causé plus d'embaras que depuis bien des années.

Des équipes nombreuses de pelleteurs ont été presque continuellement employées pendant trois mois à déblayer la voie et à élargir les tranchées de neiges, une fois la voie libre. Une somme de \$92,212.40 a été dépensée à pelleter la neige.

Des contrats ont été récemment signés pour la construction d'une grande quantité d'abris et de paraneiges aux endroits qui nous ont causé le plus de troubles l'hiver dernier.

EMBRANCHEMENTS.

Embranchement de la ville de Pictou.

Cet embranchement est d'une longueur de quatorze milles, dont neuf milles de voie nouvelle; cinq milles en ont été achetés, savoir: trois de la compagnie de houille de l'Acadie et deux milles de celle de la Nouvelle-Ecosse.

Un contrat de louage nous permet l'usage de l'embranchement depuis la jonction de la compagnie de houille de la Nouvelle-Ecosse jusqu'à la ville de Pictou.

Des remises de locomotives et des plaques tournantes ont été construites à Stallarton et Pictou.

A ce dernier endroit, un réservoir de la capacité de 15,000 gallons a aussi été construit.

Des voies d'évitement ont été pratiquées, pour le commerce de charbon, à Stallarton, Westville et Pictou.

La voie de la Compagnie de Charbonnage de la Nouvelle-Ecosse avait été construite en vieux rails de fer; ceux-ci ont été enlevés et remplacés par des rails d'acier.

Nombre de ponceaux en bois ont été remplacés par de la maçonnerie.

Le vieux viaduc en bois à Horn's Brook a été remplacé par un autre en acier, et a coûté \$18,000.

Les courbes à pentes trop raides ont été aplanies, et de nouvelles clôtures construites des deux côtés du chemin.

Le chemin de la Compagnie de Charbonnage de l'Acadie a aussi été clôturé; l'on y a mis des traverses neuves et la voie a été faite de première classe.

Deux cent soixante mille cent trente-huit piastres ont été dépensées pour cet embranchement à venir jusqu'à la fin du dernier exercice, le 30 juin dernier.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

P. S. ARCHIBALD,
Ingénieur en chef.

D. POTTINGER, écr.,
Surintendant en chef,
Moncton, N.-B.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DU MÉCANICIEN-CHEF,
MONCTON, 29 août 1887.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de transmettre, pour votre information, les relevés qui suivent, au sujet des opérations du département des machines, pour l'exercice terminé le 30 de juin 1887.

A.—Nombre de locomotives et de wagons de différentes classes.

B.—Parcours fait par les locomotives et par les wagons, et moyenne par mille de parcours fait par les locomotives et du nombre de wagons à voyageurs et à marchandises qui ont circulé sur la ligne.

C.—Relevé du service des locomotives.

D.—Etat comparatif des frais de traction par mois.

E.—Etat général de la dépense du département des machines.

Pendant l'année, un wagon-salon, un wagon-bascule, et cent dix grands wagons à charbon, plus un char à lait, ont été achetés au compte du capital et ajoutés au matériel roulant du chemin.

Cent des vieux wagons-basculés de cinq tonnes, ont été condamnés et remplacés par le même nombre d'autres d'une plus grande capacité et d'un modèle amélioré. L'on a aussi substitué un wagon-poste et fumoir, dix fourgons d'une capacité de vingt tonnes et cent soixante et sept plateformes d'égales capacités de 20 tonnes, à ceux du même genre d'une capacité de 10 tonnes condamnés; et sept gondoles ont aussi été reconstruites au compte des dépenses d'exploitation, pendant l'année.

En outre des réparations ordinaires, trente et un fourgons et soixante et quinze chars plateformes ont été conduits aux ateliers à Moncton et y ont subi des réparations générales. Leurs capacités ont été portées de 10 à 20 tonnes.

Quarante-cinq voitures à passagers, quatorze express, wagons-poste et à bagage, ont aussi été mis aux ateliers, remodelés, repeints et aménagés d'une manière plus moderne.

Le remplacement de wagons et de locomotives plus petits par d'autres d'un modèle plus perfectionné et d'une capacité double, a augmenté les frais d'exploitation plus que ne l'aurait fait le remplacement du roulant condamné par d'autre du même genre et de la même capacité.

SERVICE DE L'EAU.

Dans le cours de l'exercice, un réservoir a été construit, 4,000 pieds de tuyau posés, et un réservoir de 50,000 gallons construit à Thomson. Ce service a bien fonctionné pendant l'année.

Le matériel roulant est en bon état.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

H. A. WHITNEY,
Mécanicien-chef.

M. D. POTTINGER,
Surintendant en chef,
Moncton, N.-B.

A.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

NOMBRE des locomotives, des voitures et wagons de différentes classes le 1er juillet 1886 et le 30 juillet 1887.

	Voitures et wagons de différentes classes.														Total.						
	Locomotives.	Wagons-lits de 1re clas.	Wagons-lits de 2e clas.	Wagon-salon.	A voyageurs 1re classe.	A voyageurs 2e classe.	Wag-poste et fumoirs.	Messageries et à bagage.	Fourgons.	Ferries.	A bestiaux.	Plateformes, 10, 15 et 20 tonnes.	W.-bascules, 5 et 6 ton.	Gondoles—20 tonnes.		W. à bouille, 20 tonnes.	Total.	Chasse-neige.	Chasse-neige à ailerons.	Flangers.	Total.
Disponibles au 1er juillet 1886.....	161	10	6	1	68	75	16	25	81	1,449	68	1,328	595	780	450	4,952	31	10	20	61	
Condamnés.....	.....	.....	.....	.....	1	1	1	.....	2	8	4	114	.....	3	.....	134	.....	.....	.....	.....
Total.....	164	10	6	1	69	76	17	25	83	1,457	72	1,442	595	783	450	5,086	31	10	20	61	
Achetés au compte du capital.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Wagons-gondoles transformés en chars à charbon.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Condamnés, le 1er juillet 1886.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total.....	164	10	6	2	69	76	17	26	83	1,457	72	1,442	695	776	567	5,298	31	10	20	61	
Condamnés, le 30 juillet 1887.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Moins—Reconstruits.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ajoutez—En état de service et en réparation.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total du matériel.....	164	10	6	2	69	76	17	26	83	1,457	72	1,442	695	776	567	5,298	31	10	20	61	

J. SUTTON,
Comptable des machines.

[1887]

B.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ETAT du nombre de milles parcourus par les locomotives, les voitures et les wagons, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

Mois.	Milles parcourus par les locomotives.		Milles parcourus par les wagons.						
	A voyageurs.	A marchan-dises.	A voyageurs.	Messageries, wag-poste, et bagage.	A marchan-dises.	Total.	Chasse-neige.	Moyenne, marchan-dises.	Moyenné, voyageurs
1886—Juillet.....	90,903	281,520	396,299	164,875	3,905,502	4,466,467	.....	13.89	6.16
Août.....	88,117	276,256	389,755	152,078	3,884,305	4,426,138	.....	14.06	6.14
Septembre.....	83,601	271,865	354,991	148,332	3,832,031	4,335,354	.....	14.09	6.01
Octobre.....	79,138	273,855	318,453	145,021	4,142,072	4,605,546	.....	14.09	5.85
Novembre.....	76,009	310,703	310,434	152,711	4,366,652	4,829,797	1,221	14.05	6.08
Décembre.....	70,465	333,010	315,515	162,193	4,369,893	4,846,601	6,187	13.12	6.78
1887—Janvier.....	70,063	292,755	292,776	144,398	3,111,736	3,548,910	30,596	10.63	6.24
Février.....	66,435	243,860	273,625	136,982	2,613,762	3,029,389	29,809	10.72	6.15
Mars.....	74,271	301,864	323,028	151,573	3,533,039	4,006,640	21,211	11.70	6.38
Avril.....	78,080	384,930	401,855	157,886	4,595,365	5,155,106	6,921	11.93	7.16
Mai.....	69,462	294,487	307,864	148,138	3,822,141	4,278,143	1,141	12.97	6.56
Juin.....	78,375	302,575	351,713	160,564	3,961,580	4,473,857	.....	13.09	6.52
Total.....	924,919	3,567,680	4,041,299	1,824,551	46,136,078	52,001,928	97,086	12.93	6.34

J. SUTTON,
Comptable des machines.

C.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ du service des locomotives pour l'exercice terminé le 30 juin 1887.

Mois.	Heures vapeur.	Milles parcourus par les locomoti- ves.	Consommation.				Consommation par 100 milles.				
			Tonnes de houille.	Chopines d'huile.	Livres de suif.	Livres de chiffons.	Milles par heure sous vap.	Livres de charbon.	Chopines d'huile.	Livres de suif.	Livres de chiffons.
1886—Juillet	40,646	436,205	11,749	30,924	11,625	7,550	10.73	60.33	7.03	2.66	1.73
Août.....	39,925	427,311	12,028	26,880	14,879	7,497	10.70	63.05	6.29	3.48	1.75
Septembre	38,855	415,870	12,513	24,817	14,928	7,417	10.70	67.39	5.96	3.59	1.78
Octobre	42,695	438,953	13,337	25,587	15,108	7,355	10.30	68.05	5.82	3.44	1.66
Novembre.....	44,820	457,004	14,834	27,078	15,457	7,951	10.19	74.89	5.92	3.38	1.73
Décembre	49,106	481,758	16,172	28,834	15,172	7,506	9.81	75.21	5.98	3.15	1.55
1887—Janvier.....	51,132	461,116	15,653	29,237	12,803	7,212	9.01	76.03	6.34	2.77	1.56
Février	48,674	417,196	13,956	26,137	12,487	6,753	8.57	74.93	6.26	3.23	1.61
Mars.....	55,287	487,684	16,274	30,140	15,840	8,151	8.82	74.74	6.18	3.25	1.67
Avril	59,244	561,056	17,209	30,851	16,808	8,316	9.47	68.70	5.49	2.98	1.48
Mai	43,724	435,275	11,943	26,732	15,203	7,711	9.95	61.17	6.14	3.49	1.77
Juin	32,841	447,661	12,388	29,910	16,420	8,256	10.43	61.66	6.69	3.67	1.85
Total	546,859	5,466,488	167,956	337,127	177,730	91,675	9.99	68.72	6.17	3.25	1.68

J. SUTTON,
Comptable du département des machines.

D.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ des frais de traction pour chaque mois, depuis le 1er juillet 1885 jusqu'au 30 juin 1887.

Mois.	Moyenne par 100 milles.														
	Milles parcourus par les locomotives.	Gages des mécaniciens et chauffeurs.	Combustible.	Huile, suif et chif.	Réparations aux locomotives, tenders et outils.	Eau.	Divers, y compris mises des locomotives et personnel du département des machines.	Total.	Gages.	Combustible.	Huile, suif et chif.	Réparations.	Ban.	Divers.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1886—Juillet.....	436,205	17,176 97	32,249 42	3,621 35	19,601 61	1,674 04	3,172 86	77,496 25	3 94	7 39	0 83	4 49	0 38	0 73	17 76
Août.....	427,311	15,804 98	31,255 85	3,277 40	17,537 55	1,379 80	3,478 59	72,734 17	3 70	7 31	0 76	4 12	0 32	0 81	17 02
Septembre.....	415,870	15,691 73	32,913 33	3,091 96	18,350 89	4,417 17	3,324 06	77,349 14	3 77	7 92	0 74	4 42	1 06	0 80	18 71
Octobre.....	438,952	16,533 70	36,217 09	3,377 93	21,625 55	2,254 09	3,978 21	83,986 60	3 76	8 26	0 77	4 93	0 51	0 91	19 13
Novembre.....	457,004	18,014 18	41,963 96	3,269 32	17,680 96	3,414 30	3,352 40	87,995 12	3 94	9 18	0 71	3 87	0 75	0 74	19 19
Décembre.....	481,758	18,145 32	29,084 87	2,847 55	12,062 32	3,690 32	3,690 24	69,520 62	3 76	6 03	0 59	2 50	0 77	0 76	14 41
1887—Janvier.....	461,116	17,538 06	27,580 89	3,201 19	13,516 63	2,617 71	4,211 01	68,695 49	3 77	5 93	0 70	2 94	0 58	0 92	14 89
Février.....	417,196	16,256 86	24,263 24	3,041 16	13,759 97	2,629 00	3,951 25	63,906 48	3 90	5 82	0 73	3 29	0 63	0 95	15 32
Mars.....	487,684	19,836 89	28,552 07	4,138 80	14,085 67	1,748 39	4,306 02	72,677 84	4 07	5 85	0 85	2 89	0 36	0 88	14 90
Avril.....	561,056	21,639 74	30,886 37	4,051 38	16,559 66	2,675 25	4,169 03	79,931 43	3 85	5 50	0 72	2 95	0 45	0 78	14 25
Mai.....	435,275	16,232 30	21,374 77	3,802 29	16,821 08	1,443 83	3,529 78	65,204 05	4 19	4 91	0 87	3 86	0 33	0 82	14 98
Juin.....	447,061	17,426 23	21,187 69	3,744 14	20,743 43	1,366 19	3,412 55	67,379 22	3 89	4 74	0 84	4 64	0 31	0 76	15 18
Total.....	5,146,488	212,296 96	357,564 55	41,464 49	202,334 32	29,340 09	44,576 00	887,626 41	3 88	6 54	0 76	3 70	0 54	0 81	16 25

J. SUTTON,

Comptable du département des machines.

E.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ETAT GÉNÉRAL des dépenses du département des machines, pour l'année terminée le 30 juin 1887.

	\$	cts
Nombre de milles parcourus par les trains.....	4,492,599	
do locomotives.....	5,466,488	
do wagons.....	52,001,928	
do chasse-neige.....	97,086	
Frais de traction	887,626	41
Coût des réparations :—		
Réparations aux voitures à voyageurs.....	54,810	70
do wagons-poste, wagons des messageries et à bagage.....	17,480	22
do wagons à marchandises et fourgons.....	262,456	93
Huile et chiffons.....	39,263	10
Divers.....	340	19
Coût total des dépenses.....	374,351	14
Frais de traction par 100 milles parcourus par les trains	19	75
do do do locomotives.....	16	23
do do do voitures et wagons	1	71
Coût des réparations aux voitures et wagons par 100 milles parcourus par les trains	7	45
do do locomotives.....	6	12
do do voitures et wag.....	0	64
Coût de l'huile et des chiffons par 100 milles parcourus par les trains.....	0	86
do do do locomotives.....	0	70
do do do voitures et wagons.....	0	07
Coût des réparations aux voitures et wagons à voyag. par 100 milles parcourus par eux.	1	35
do répar. aux wagons-poste, wag. à bag. et de mess. par 100 do ...	0	95
do do à marchandises et fourgons par 100 do ...	0	57

J. SUTTON,

Comptable du département des machines.

[1887]

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés au Canada sur la ligne du chemin

Date.	Heure du jour et de la nuit.	N° du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive
1886.						
3 juillet.	7.15					
10 do	14.30	Spécial.	Marchandises.....	A. Grant	Jas. Sproule.....	170
31 do	16.05	Express.	Express	D. Rutherford.....	Wm. Wall.....	57
5 août	15.00	Spécial.	Marchandises.....	J. Swetnam	John Stewart, jeune....	103
8 do	4.40	15	do	John Casey.....	J. J. Smith	26
10 do	20.30					
10 do	11.50	Spécial.	Marchandises.....	J. A. Bernier.....	J. Gorham	40
14 do	16.45	48	do	J. Huppe	George Montgomery....	31
25 do	8.35		Garage	M. Kenny.....	J. McLellan.....	93
13 sept.	7.30	14	Omnibus.....	W. H. Donkin	E. Blair	66
15 do	10.54	42	do	L. N. Letarte.....	J. Miller	1
16 do	5.05	37	Marchandises.....	J. T. McGinn.....	C. Atkinson.....	144
17 do	19.00	Spécial.	do	A. Bernier	J. Joliette	131
22 do	22.00	do	Garage.....	P. Elliott.....	M. O'Brien	99
23 do	10.05	42	Omnibus.....	D. Morin.....	O. Jollivett.....	38
29 do	8.15		Garage.....		R. James.....	100
7 oct.	2.45	Spécial.	Marchandises.....	Wm. Morgan	C. McCarthy.....	123
8 do	19.30	12	do	R. A. Rannie.....	J. I. Smith	50
9 do	9.10	Spécial.	Equipe.....	A. Begin	J. Devereaux	108
17 do	2.00	do	Marchandises.....	M. Audet.....	{ L. Duncan	142
					{ A. Connell	110
21 do	3.00	10	Express	J. Millican.....	R. Carr	63
26 do	12.00	Spécial.	Marchandises.....	D. Brownell	D. Taylor	145
27 do	2.30	do	do	do	F. Probert.....	148

[1887]

INTERCOLONIAL.

de fer Intercolonial, durant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
Pictou-Landing.	D. Bain.....	Employé..	Une pièce de machine lui tombe sur le pieds.	Orteil écrasé	
New-Glasgow ...	John Aikens ...	do	En faisant le garage.....	Blessé à la jambe	
Truro	John Fraser....	Ni l'un ni l'autre.	En essayant à monter sur un convoi en mouvement.	Légèrem. blessé.	
1 mille à l'ouest de Belledune.	John Stewart, jeune.	Employé.	La soupape du robinet de vidange sauta.	Jambe ébouillante.	
Painsec	Edward Casey.	Ni l'un ni l'autre.	Essaie de voyager sans payer et se fait écraser	Bras et jambe coupés.	
Saint-Jean	— Ingalls.....	do	En sautant d'un convoi en mouvement.	Blessé à l'épine dorsale.	
Sayabec	H. Derosiers....	Employé..	Tombe d'un wagon.....	Blessé à la jambe	
Pointe-Lévis.....	Alex. Moren ...	do	En attelant	Blessé à la main.	
Richmond	Steph. Pollock.	do	Une locomotive faisant le garage le frappe et l'écrase.	Mort	Mort accidentelle.
Windsor-Junct'n	Thos. Johnston	do	En maniant du bagage...	Blessé à la main..	
Sainte-Luce	Auguste Rioux	do	Une tinette de beurre tombe.	Blessé au pied... ..	
Moncton	C. Dickson.....	do	En attelant	Côtes écrasées....	
Sainte-Flavie....	R. Orchard.....	do	En faisant le garage ...	Doigts écrasés. ...	
Moncton	P. Elliott.....	do	En attelant	Blessé à la poitrine.	
Sacré-Cœur.....	O. LeBel	do	do	Blessé à la jambe	
Saint-Jean..	James Bond....	Ni l'un ni l'autre.	Frappé par le tender.....	Légèrem. blessé..	
Sackville.....	B. Thompson...	Employé.	Un frein s'échappe et le jette contre le wagon.	Blessé au dos.....	
Réservoir de Darling.	F. Millican.....	do	La corde du tuyau du réservoir casse et le fait tomber.	Blessé à la cuisse	
Amqui	A. Desjardins .	do	En tournant une aiguille	Entorse.....	
} Sayabec	O. Roussel. ...	do	La coulisse lui tombe sur le pied.	Blessé au pied....	
A l'ouest de Moncton.	E. R. White....	Voyageur	Saute ou tombe d'un train en mouvement.	Légèrem. blessé..	
Kent-Junction...	J. Trites	Employé.	Glisse en montant à bord de la locomotive, et la roue lui passe sur le pied.	Blessé au pied....	
Newcastle	C. Dickson.....	do	En attelant.....	Pouce écrasé	

[1887]

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés au Canada sur la ligne

Date.	Heure du jour ou de la nuit.	Numéro du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N ^o de la locomotive.
1886.						
29 oct....	6.35	47	Marchandises	L. Proulx.....	J. Collett.....	142
2 nov....		Spécial.	do	W. McClafferty.....		
8 do ...	7.00	do ...	do	Wm. Morgan.....	C. McCarthy.....	148
9 do ...	16.40	38	do	J. T. McGinn.....	W. D. Martin.....	25
12 do ...	6.00					
13 do ...	17.30		Garage		M. Norman.....	96
18 do ...	16.00	15	Marchandises	J. McDowell.....	H. McAuley.....	35
27 do ...	14.00	Spécial.	do	P. McGee.....	Wm. Murphy.....	40
27 do ...	11.00	do ...	do	T. McDermott.....	E. B. Price.....	54
28 do ...	18.20		Garage		O. Brock.....	14
28 do ...	3.50	34	Express	T. Corbett.....	R. Bulmer.....	164
3 déc....	16.00		Garage		J. Cole.....	18
5 do ...	8.00	34	Express	M. Letarte.....	O. Jolivet.....	158
7 do ...	10.00					
7 do ...	11.00	Spécial.	Marchandises	E. S. Vye.....	M. Fuller.....	103
9 do ...	3.30	do ...	do	N. Merrill.....	{ S. Wilson..... W. G. Bell.....	{ 165 } { 51 }
17 do ...	4.00	do ...	do	H. D. Archibald.....	W. Lovett.....	39
30 do ...	12.30	do ...	do	R. W. Vye.....	F. Probert.....	148
20 do ...	23.35	do ...	Charrue à neige.	J. E. Evans.....	C. McCarthy.....	155
20 do ...	21.30		Garage		A. Jolivet.....	116
25 do ...	20.30		do		D. Mains.....	97
27 do ...	8.20	Spécial.	Marchandises	J. Swetnam.....	S. Wilson.....	143
28 do ...	10.45	do ...	Equipe	H. Barreau.....	do	143

[1887]

INTERCOLONIAL.

du chemin de fer Intercolonial, etc.—*Suite.*

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
Chaudière	N. Boisvert.....	Employé..	En attelant.....	Doigt écrasé.....	
Richmond	Jas. Sutton.....	do ...	Tombé en tirant le cordeau de la cloche.	Blessé à la jambe.	
Spring Hill Junc	Jas. Gibson ...	do ...	En faisant le garage	Ecrasé.....	
Newcastle.....	P. McAlister ...	do ...	En attelant.....	Blessé au côté ...	
Saint-Jean.....	M. Sheppard....	do ...	Tombé d'une échelle.....	Blessé au côté ...	
Chaudière	A. Lemieux.....	do ...	En attelant.....	Blessé à la jambe.	
Oakfield.....	Fils de Jos. Day (enfant).	Ni l'un ni l'autre.	Est écrasé en essayant de monter à bord d'un train en mouvement.	Mort.....	Mort accidentelle.
Sayabec.....	— Dubé.....	Employé..	En attelant.....	Jambe cassée.....	
Newcastle.....	A. Gould.....	do ...	do	Doit être écrasé.....	
Chaudière.....	P. Couture.....	do ...	do	do	
Près de Moncton	A. Ferguson....	do ...	Sauté d'un train en mouvement.	Blessé légèrement	
Moncton.....	J. Fenton.....	do ...	En attelant.....	Blessé au côté ...	
Pointe-Lévis ...	Geo. Bégin.....	do ...	do	Main écrasée	
	J. Montgomery	do ...	En pointant les wagons il reçoit dans l'œil de la cendre échappée de la locomotive.	Blessure à l'œil...	
Newcastle.....	John Doyle.....	do ...	En attelant.....	Pouce écrasé ...	
Bartibogue.....	T. Anderson ...	do ...	Tombé en sautant à bord de la locomotive.	Blessure au genou	
Belmont.....	John Kelly, W. Lovett et H. McDormand.	do ...	Rencontre avec un wagon sorti de la voie d'évitement.	Légères blessures	
Près de Berry's Mills.	Jos. Holland ...	do ...	Tombé du fourgon d'un train en mouvement.	Coupure à la figure.	
Près de Campbellton.	H. Hachey.....	Ni l'un ni l'autre.	Frappé par la charrue...	Blessure légère...	
Chaudière.....	F. Moriset.....	Employé..	En attelant.....	Main écrasée	
Rivière-du-Loup	R. Emond.....	do ...	do	Fracture du bras.	
Canaan.....	D. Oulton.....	do ...	Tombé d'un tender.....	Blessure à l'œil et la cuisse.	
Pr. de Gloucester Junction.	W. H. Bell.....	do ...	Doigt pris dans un rouet de moufle.	Blessure au doigt.	

[1887]

CHEMIN DE FER
TABLEAU des accidents arrivés en Canada sur la ligne

Date.	Heure du jour.	Numéro du convoi.	Description du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N ^o de la locomotive.
1886.						
29 déc...	18.00	10	Express	Wm. Kelly	R. Carr.....	63
29 do ...		36	Marchandises	J. S. Evans.....	S. Ross.....	
30 do ...	6.30	Spécial.	do	Jas. Daley.....	R. Smith.....	92
1887.						
5 janv...	7.45	34	Express	M. Letarte.....	O. Jolivet.....	158
7 do ...	6.30	5	Marchandises	G. A. Chesley.....	G. C. Palmer.....	52
10 do ...	18.30		Garage.....		James Lawlor.....	55
18 do ...	11.00	46	Marchandises	John Barry.....	Geo. Montgomery.....	31
18 do ...	11.00	46	do	do	do	31
21 do ...	11.30	Spécial.	do	J. Paradis	H. Gorham.....	139
24 do ...	17.20	do ...	do	C. B. Humphrey.....	R. H. Coggin.....	103
25 do ...	12.30					
26 do ...	15.00	42	Omnibus	F. Dumond.....	{ P. McKenna. H. S. Whitney	30 60
30 do ...	4.00	Spécial.	Marchandises	H. Barreau.....	J. Smith.....	144
7 fév...	24.10	11	do	A. W. Melick	S. Watson	50
7 do ...	11.20	35	Omnibus.....	Z. Lockhart	J. McKay	72
7 do ...	14.50	Spécial.	Marchandises	Jas. Sproull	John McDonald	143
12 do ...			Garage.....		J. McLellan.....	93
14 do ...	18.40		do	H. Garrett		93
18 do ...	4.30	Spécial.	Marchandises	A. Grant.....	Jas. Sproull.....	129
28 do ...	23.00	do ...	do	J. Paradis.....	F. Probert	75
28 do ...	18.45	13	Omnibus.....	W. H. Donkin	R. McDonald.....	55
3 mars...	12.05	37	Marchandises	J. T. McGinn	A. White.....	47
do 2...	15.00	Spécial.	Equipe.....	H. Barreau	R. Wilson	54

[1887]

INTERCOLONIAL.du chemin de fer Intercolonial, etc.—*Suite.*

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
Saint-Jean.....	Jno. Henderson	Employé..	En attelant.....	Doigts écrasés....	
Près de Canaan.	J. E. Evans.....	do ...	Il glisse à la porte du fourgon.	Blessure à la jambe.	
SpringHill-Junction,	A. W. Murray.	do ...	En attelant	Entorse.....	
Pointe-Lévis ...	Geo. Begin.....	Ni l'un ni l'autre.	En essayant d'atteler le tender aux wagons.	Main écrasée.....	
Saint-Jean.....	Jno. Nickerson	Employé..	En attelant	Doigts écrasés....	
Chaudière.....	Nap. Camire...	do ...	do	Pouce écrasé.....	
Notre-Dame-du-Portage.	Jas. Langlais...	do ...	La bielle latérale casse et Langlois saute en bas de la locomotive.	Mort.....	Mort accidentelle.
do ...	G. Montgomery	do ...	La bielle latérale casse....	Légèrement blessé.	
Cedar-Hall.....	J. Paradis.....	do ...	En ouvrant une fenêtre.	Coupure au poignet.	
Dalhousie-Junc..	I. Mabey.....	do ...	En attelant	Pouce écrasé.....	
Truro	Walter Miller..	do ...	Un morceau de fonte lui tombe sur le pied.	Pied écrasé.....	
} Petit-Métis.....	E. Belanger.....	do {	En réparant les wagons se fait prendre entre les barres d'attelage.	Blessures sérieuses.	
Sayabec.....	F. Morton	do ...	Il tombe entre les wagons	Blessé au dos.....	
Sussex.....	F. Estabrooks..	do ...	Se prend le pied dans un cœur de croisement.	Blessé au pied.....	
Moncton	Z. Lockhart....	do ...	Il glisse en montant à bord d'un wagon.	Entorse.....	
Glengarry.....	D. Fraser	do ...	Tombe en bas d'un wagon.	Blessure au pied..	
Richmond.....	Jos. McLellan..	do ...	Glisse en montant à bord de la locomotive et le bec de la boîte à l'huile lui entre dans le cou.	Mort.....	do
do	Lewis Caun.....	do ...	En attelant.....	Main écrasée.....	
Hopewell.....	W. E. McLean	do ...	do	do	
Pr. de Métapédia	A. Desjardins.	do ...	En travaillant dans la neige.	Pied gelé.....	
Truro	Mlle Ferguson.	Ni l'un ni l'autre.	Son cheval prend le mors au dents et rencontre le train.	Blessures considérables.	
Derby-Junction.	B. Sheppard....	Employé.	Saute en bas d'un train en mouvement et glisse sous les wagons.	Mort.....	do
Rogerville.....	C. Herbert.....	do ...	En attelant.....	Blessure à la main	

[1887]

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés au Canada sur la ligne

Date.	Heures du jour ou de la nuit.	N° du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la loco-motive.
1887.						
17 mars...	15.30	Spécial.	Marchandises....	H. Barreau	J. McGowan	135
17 do ...	17.30	38	do	P. E. Heine .....	.....	.....
28 do ...	7.00	3	Omnibus.	W. Kelly	A. Davey	49
28 do ...	16.00	.....	Garage.....	C. Upham.....	J. Stockall.....	83
2 avril...	12.00	Spécial.	Marchandises....	C. Ayers	Jas. Cooke	72
2 do ...	.....	38	do	A. Hunter.....	W. Buck	125
7 do ...	16.00	.....	Garage.....	C. Smith.....	Wm. Russell	165
12 do ...	14.50	Spécial.	Voyageurs.....	A. B. Vance	J. Wall	62
13 do ...	10.00	do ...	Equipe	S. C. Keith	F. Whitney	68
14 do ...	8.05	2	Express .....	.....	W. Lovitt	82
17 do ...	23.30	Spécial.	Marchandises....	G. Margeson	{ J. G. McDonald	7 }
					{ D. S. Yould	8 }
18 do ...	.....	do ...	Paquet d'Angle-terre.	J. B. Paulet.....	J. Gorham	2
22 do ...	12.15	do ...	Marchandises....	A. Therriault	H. A. Turner.....	75
23 do ...	15.15	do ...	do	A. Begin	W. F. Smallwood	135
25 do ...	21.50	do ...	do	J. McDonald.....	Geo. Currie	163
25 do ...	22.30	do ...	do	W. L. Broad.....	C. McCarthy.....	119
25 do ...	16.25	37	do	J. T. McGinn	W. Russell.....	25
29 do ...	10.00	Spécial.	do	S. G. Nickerson	{ Jas. Howie	126.}
					{ J. Steadman	113 }
2 mai...	15.00	.....	.....	.....	.....	.....
2 do ...	19.30	.....	Garage.....	.....	M. O'Brien	99
3 do ...	21.30	37	Marchandises....	D. Hunter	J. Stratton	144
17 do ...	.....	9	Express .....	.....	.....	.....
20 do ...	20.45	42	Omnibus	L. N. Letarte	Jno. Oakleaf	140
26 do ...	17.00	.....	.....	.....	.....	.....

[1887]

INTERCOLONIAL.

du chemin de fer Intercolonial, etc.—*Suite.*

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
Campbelton	F. Anderson ...	Employé..	En attelant.	Gravement écrasé	
Newcastle	H. Atkinson ...	do ...	En déchargeant des marchandises.	Blessure au pied.	
Shédiac	H. Gordon	do ...	En attelant.	Doigt écrasé	
Dartmouth	John Spain	do ...	Tombe d'un wagon.	Blessure à la jambe.	
Sackville	M. Connolly ...	do ...	En attelant.	Doigts écrasés....	
Bathurst	Jno. Harris	do ...	Tombe d'un wagon	Lésions intérieures.	
Newcastle	Chas. Smith ...	do ...	En attelant.	Blessure à la main	
Près de Hopewell	Sœur de Charité et capit. Lemaistre.	Voyageurs	Déraillement.	Blessures considérables.	
Saint-Jean	T. Manning.....	Employé..	En montant sur un train.	Fracture à la jambe.	
Halifax	E. M. Power ...	do ...	En attelant.	Doigt écrasé.....	
Entre Oxford et Thompson.	John Fisher	do ...	Le train se dételle et les tronçons se rencontrent	Blessures à la tête et à la main.	
Campbelton	Jos. Dionne	do ...	En attelant.	Blessures sérieuses.	
Près de Mill-Stream.	J. G. Thompson	do ...	Un tube de la chaudière fait explosion et le jette au bas de la locomotive	Mort	Mort accidentelle.
Petit Métis	P. Dionne.....	do ...	En sautant du tender....	Entorse	
Londonderry	C. McKinnon...	do ...	En attelant.	Doigt écrasé.....	
Dorchester	D. Johnston....	Ni l'un ni l'autre.	Tombe sous un wagon en essayant de monter à bord d'un train en mouvement.	Jambe coupée....	
Près de Belle-dune.	Jno. Chalmers.	do ...	Frappé par la locomotive pendant qu'il est à genoux ou couché sur la voie.	Mort	do
Newcastle	T. Robichau ...	Employé..	En attelant.	Blessure légère...	
New-Glasgow ...	J. Kitchen	do ...	En déchargeant du fil métallique.	Blessure au genou	
Moncton	A. H. Lutes	do ...	En attelant.	Doigt écrasé	
Dalhousie-Junct.	Bliss Sears	do ...	do	do	
Truro	Kate McDonald	Voyageur.	Saute à bas d'un train en mouvement.	Blessé à la tête et au visage.	
Campbelton	O. Gilker.....	Employé..	Tombe en bas du tender.	Blessé à la jambe et au bras.	
Saint-Jean	C. Godsoe	do ...	En fermant la porte d'un wagon.	Blessure au pouce	

[1887]

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés en Canada sur la ligne

Date.	Heure du jour ou de la nuit.	N° du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.
1887.						
11 juin ...	18.45	Spécial.	Marchandises	W. M. Thompson	Geo. Morrison	89
13 do ...	20.30	44	do	H. Aubin	C. Saindon	1
22 do ...	7.15	Spécial.	Ballast	J. A. Hughes	W. E. Hunter	118
27 do ...	12.30	17	Omnibus	C. J. Rhodes	H. Smith	15
27 do ...	18.25	5	Marchandises	G. A. Chesley	C. McCarthy	48
29 do ...	11.30	37	do	J. T. McGinn	W. Russell	107

INTERCOLONIAL

du chemin de fer Intercolonial, etc.—*Fin.*

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
Charlo	D. Oulton	Employé.	En attelant	Blessure à la jambe.	
Saint-Eloi	H. Aubin	do ...	En sortant du fourgon...	Entorse	
Rothesay	Jno. C. Gunn ..	do ...	En attelant	Blessure grave...	
Richmond	Geo Lomas ...	do ...	do	Doigt écrasé.....	
Pointe-du-Chêne	W. McManus ...	do ...	do	Main écrasée	
Newcastle	A. Lockhart ...	do ...	En déch. des marchand.	Lésion au dos ...	

ANNEXE No 56

CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

BUREAU DU SURINTENDANT EN CHEF,

MONCTON, N.-B., 29 octobre 1887.

MONSIEUR,— J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur les opérations du chemin de fer de Prolongement-Est, pour l'exercice terminé le 30 juin 1887.

Je vous transmets le rapport de l'ingénieur en chef du chemin de fer Intercolonial sur la voie permanente et les travaux d'art, le rapport du mécanicien-chef de l'Intercolonial sur le matériel roulant, et les états suivants préparés par le comptable et trésorier.

- | | | |
|-------|---|----------------|
| N° 1. | Compte du capital. | |
| 2. | Compte du revenu. | |
| 3. | Frais de traction. | (relevé n° 1.) |
| 4. | Dépenses pour voitures et wagons. | (" 2.) |
| 5. | Entretien de la voie et des travaux d'art | (" 3.) |
| 6. | Dépenses des stations | (" 4.) |
| 7. | Frais généraux | (" 5.) |
| 8. | Bilan général. | |

La longueur du chemin de fer en exploitation est la même que l'an dernier, 80 milles.

Le compte du capital est comme il était l'année dernière, de \$1,284,495.76.

Il y a eu une légère diminution dans les recettes, comme suit :—

1885-86.....	\$66,893 11
1886-87.....	64,107 10
	\$2,786 01

Cette diminution s'accuse à la fois dans les recettes du transport des voyageurs et celles du transport des marchandises.

La dépense brute a été à peu près la même que l'année dernière et s'est élevée à \$94,254.04.

Les dépenses pour traverses et pour clôtures ont été très considérables, et ont atteint \$28,980.65.

Des réparations considérables ont été faites au quai de port Hastings, lesquelles ont coûté \$2,760.

Pour les raisons mentionnées ci-dessous les dépenses brutes ont dépassé les recettes brutes de \$30,146.94.

Le système Haggas en usage pour servir l'eau aux locomotives, ne répond plus aux besoins du chemin, vu qu'il est trop lent et retarde les trains. Il est important qu'on le remplace sans délai par des réservoirs à haut niveau.

La voie permanente et les travaux d'art, ainsi que le matériel roulant, ont subi les réparations nécessaires et sont en bon état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. POTTINGER,

Surintendant en chef.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef et gérant général des chemins de fer de l'Etat,

Ottawa.

N^o 1.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.
 COMPTE DU CAPITAL, pour l'exercice terminé le 30 juin 1887.

Av.

Dt.		\$ cis.	1887.		\$ cis.
1887.	Coût du chemin et de son équipement	1,284,495 76	30 juin.....	Gouvernement du Canada.....	1,284,495 76
30 juin.....		1,284,495 76			1,284,495 76

THOMAS WILLIAMS,
Comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1887.

N° 2.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT—EST.

COMPTE DU REVENU, pour l'exercice terminé le 30 juin 1887.

Av.

DT.

Exercice terminé le 30 juin 1886.	Dépense.	Relevé n° 1..... do 2..... do 3..... do 4..... do 5.....	Exercice terminé le 30 juin 1887.	Recettes.	Exercice terminé le 30 juin 1887.
\$ cts.			\$ cts.		\$ cts.
16,795 20	Frais de traction		14,933 56		35,649 72
10,187 05	Dépenses pour wagons		9,336 87	Transport des voyageurs	20,275 83
48,311 86	Entretien de la voie		51,311 64	do du fret.....	8,181 55
8,538 13	Dépenses des stations		7,484 87	Malles et divers.....	
10,923 82	Dépenses générales		11,187 10	Balance	64,107 10
94,756 06			94,254 04		30,146 94
					94,254 04

THOMAS WILLIAMS,
Comptable et trésorier.

MONCTON N.-B., 30 juin 1887.

N° 3.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

TRACTION—(RELEVÉ n° 1).

Exercice terminé le 30 juin 1886.		Exercice terminé le 30 juin 1887.
\$ cts.		\$ cts.
700 00	Appoint. du mécanicien en chef, commis, frais de bureau et de voyages.	
4,228 28	Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs.	3,373 47
4,333 73	Combustible	5,811 13
916 60	Huile, suif, chiffons et menus articles	655 96
6,285 73	Réparations aux locomotives, tenders et outils	3,805 89
46 79	Eau, y compris les réparations aux pompes et réservoirs.	517 10
284 07	Divers.....	770 01
16,795 20		14,933 56

THOMAS WILLIAMS,

Comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1887.

N° 4.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

DÉPENSES DES WAGONS—(Relevé n° 2).

Exercice terminé le 30 juin 1886.		Exercice terminé le 30 juin 1887.
\$ cts.		\$ cts.
2,130 41	Réparations aux voitures à voyageurs.	1,794 78
200 41	do wagons-poste, à messagerie et à bagage.	928 52
1,089 13	do wagons à fret et fourgons.....	1,601 92
5,489 88	Gages des conducteurs, préposés aux bagages et serre-freins	4,367 80
424 72	Huile et chiffons	366 65
419 62	Menus articles et combustible.....	196 12
382 88	Divers.....	81 08
10,187 05.		9,336 87

THOMAS WILLIAMS,

Comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1887.

N° 5.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES TRAVAUX D'ART—(Relevé n° 3).

Exercice terminé le 30 juin 1886.		Exercice terminé le 30 juin 1887.
\$ cts.		\$ cts.
17,373 06	Gages des hommes employés à réparer la voie, les clôtures et les sémaphores.	21,475 18
1,197 50	Lisses et attaches	1,093 00
19,785 86	Traverses	13,518 68
7,831 08	Bois de construct., bois de service, etc., pour réparer les ponts, clôtures, etc.	9,703 71
2 90	Réparations aux quais.....	2,745 23
537 42	do bâtiments et plateformes	1,009 56
504 89	do chasse-neige, <i>flangers</i> et outillage.....	702 30
971 15	Enlèvement de la glace et de la neige.....	1,023 40
108 00	Divers.....	40 58
48,311 86		51,311 64

THOMAS WILLIAMS,

Comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1887.

N° 6.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

DÉPENSES DES STATIONS—(N° 4).

Exercice terminé le 30 juin 1886.		Exercice terminé le 30 juin 1887.
\$ cts		\$ cts.
6,908 43	Appointements des chefs de gare, agents, commis, télégraphistes, préposés aux bagages, gardiens de cours, aiguilleurs, gardiens et journaliers.....	6,266 82
1,049 59	Combustible, huile, éclairage, papeterie, billets et autres faux frais.....	1,184 63
580 11	Divers.....	33 42
8,538 13		7,484 87

THOMAS WILLIAMS,

Comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1887.

N° 7.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

FRAIS GÉNÉRAUX—(Relevé n° 5).

Exercice expiré le 30 juin 1886.		Exercice expiré le 30 juin 1887.
\$ cts.		\$ cts.
2,188 87	Appointem. du surintend. des chefs de trains, commis, et frais de bur. et de voy.	1,204 83
1,197 63	Division de la comptabilité, appointements du comptable et auditeur, des commis, et frais de bureau et de voyages.....	519 62
62 25	Annonces	6 01
52 08	Domages causés aux hommes, animaux et marchandises	1,386 05
6,763 43	Bac.....	7,939 05
69 91	Frais de télégraphie (non compris les appointements des télégraphistes).....	6 52
589 65	Divers	125 02
10,923 82		11,187 10

THOMAS WILLIAMS,

Comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1887.

N° 8.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

DT. BILAN GÉNÉRAL, exercice terminé le 30 juin 1887.

Av.

	\$ cts.		\$ cts.
Approvisionnements	6,599 73	Canada.....	6,270 22
Caisse.....	1,633 94	Stations.....	2,247 31
Loyers.....	24 50	Chemin de fer du Maine-Central	559 48
Amendes et récompenses.....	9 30	Cie de vapeurs Internationale	847 25
Chemin de fer Canada-Atlantique.....	5 25	Chemin de fer de Boston et Maine ...	245 66
Cooke et Cie.....	19 80	Cie de vapeurs du Bras d'Or.....	55 50
Chemin de fer du Cap-Breton.....	92 26		
do Grand-Tronc.....	9 30		
Cie de télégraphe <i>Western Union</i>	265 67		
Comptes des départements—			
Postes..... \$1,448 40			
Milice..... 100 07			
	1,548 47		
Comptes particuliers.....	17 20		
	10,225 42		10,225 42

THOMAS WILLIAMS,

Comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1887.

CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

BUREAU DU MÉCANICIEN CHEF,

MONCTON, N.-B., 28 octobre 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre les relevés qui suivent sur le matériel roulant du chemin de fer de Prolongement-Est.

Il se compose de :

- 9 locomotives.
- 6 voitures de première classe.
- 4 voitures de seconde classe.
- 4 wagons-poste, à bagage et messageries.
- 2 fourgons de conducteurs.
- 25 wagons fermés.
- 5 wagons pour les bestiaux.
- 70 wagons-plateformes.
- 150 wagons-basculés à charbon.

Tout le matériel roulant a été réparé aux ateliers de Richmond et de Moncton. Presque toutes les locomotives et les wagons pour les voyageurs et le bagage, maintenus en bon état; vingt-neuf wagons-basculés et deux wagons-plateformes ont été brisés et reconstruits.

Rien n'a été fait pour rendre le service de l'eau meilleur, bien que le besoin s'en fasse vivement sentir.

Je demeure, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

H. A. WHITNEY,

Mécanicien-chef.

M. D. POTTINGER,

Surintendant en chef du chemin de fer Intercolonial,
Moncton, N.-B.

CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,

MONCTON, N.-B., 24 octobre 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur l'entretien du chemin de fer de Prolongement-Est, pendant l'exercice clos le 30 juin 1887.

La longueur de ce chemin de fer est encore de 80 milles.

TRAVERSES.

55,703 traverses ont été renouvelées pendant l'exercice, au prix de \$13,518.

Une grande partie de ces traverses étaient en pin et cèdre, achetées dans le Nouveau-Brunswick.

CLÔTURES.

Sur l'espace de quarante-un milles on a remplacé par des clôtures en fil de fer barbelé et fil de fer en treillis; les vieilles planches et perches ont été enlevées ou brûlées. Ces travaux ont coûté \$15,461.97, contre \$9,000 l'an dernier.

PLAQUES TOURNANTES.

Un nouveau dessus a été posé à la plaque tournante de Mulgrave, et la plaque examinée et réparée.

QUAIS ET CHEVALETS.

A Mulgrave, 60 pieds de quais ont été replanchés avec de la planche de pin de 4 pouces ; cinquante nouveaux pilots et tirants ont été posés.

A Port-Hastings, sur le côté du Cap-Breton du détroit, un nouveau bloc de 55 par 25 pieds et 25 pieds de hauteur, a été construit à l'extrémité du vieux quai.

Il a été revêtu de bois dur, pour résister à la pression de la glace.

Le vieux quai a été réparé et mis en bon état.

Le nouveau bloc coûte \$2,400, et les réparations du vieux quai \$360.

BATIMENTS ET PLATEFORMES.

Une grande partie du toit de la remise des locomotives à Port-Mulgrave a été renouvelé.

L'intérieur de la gare a été réarrangé ; une nouvelle cloison a été faite et les murs peints.

La station à signaux à Gerrior a été peinte, et on a posé des sièges.

Les réparations nécessaires ont été faites aux stations du Havre aux Bouches, d'Avondale, Tracadie, Hearthenton, Antigonish, rivière James et rivière Barney.

Des puits ont été creusés pour les chefs de stations à Piedmont et Merigonish.

Une plateforme pour les voyageurs a été construite au Cap du Porc-Epic.

PONTS ET PONCEAUX.

Un pont en chevalets, de 12 pieds d'ouverture, près de New-Glasgow, a été remplacé par un solide remblais formé de matériaux pris de la falaise qui se trouve près de la traverse du chemin du moulin Murphy.

A Pine Tree, deux nouveaux chevalets ont été posés.

Le pont de 160 pieds, système Howe, à la rivière Sutherland, a reçu deux couches de peinture.

Trente-deux poutres du tablier, et 27 entretoises et contrefiches ont été renouvelées dans le pont système Howe, à la Rivière-aux-Français.

Le pont système Howe à Dewar, a reçu des couches de peinture. Vingt-sept poutres du tablier et 6 contrefiches latérales ont été renouvelées.

Le pont en chevalets au Moulin Dewar a été parfaitement examiné. Sept nouveaux chevalets ont été posés, 15 longrines et 6 consoles.

A la rivière Barney (pont du système Howe) 22 longrines, 35 contrefiches et 60 entretoises transversales ont été renouvelées.

A la rivière James, la culée d'amont, qui avait été partiellement affouillée l'an dernier, a été reconstruite et les deux culées jointoyées avec du ciment. Douze longrines et 8 contrefiches de ce pont ont été renouvelées.

Vingt-quatre longrines et 47 contrefiches ont été renouvelées dans le petit pont du système Howe au moulin Murphy, et 5 contrefiches dans la grande arche au même endroit.

Vingt-trois chevalets ont été renouvelés dans le pont de la rivière de l'Ouest, près d'Antigonish.

De fortes réparations ont été faites aux ponts en chevalets sur pilotis à Gillis's Cave, à McKinnon, et à Pomquet.

Le pont du système Howe à Pomquet a été examiné et réparé.

Six longrines, 3 contrefiches, un limon de 30 pieds et 14 paires de rondelles de fer ont été posés.

Au dixième poteau miliaire, une paire de longerons en bois d'un ponceau de 12 pieds a été remplacée par une paire de longerons en fer.

Un ponceau couvert en cèdre de 2 x 3 pieds a été placé dans le cours d'eau à McLean, près du trentième poteau miliaire.

Vingt-huit paires de longerons ont été renouvelées dans les ponceaux en poutres et les fosses à bestiaux dans le cours de l'année.

Environ 20 pieds ont été coupés de la face de la falaise près de la traverse du chemin de Murphy pour permettre aux personnes suivant ce chemin de mieux voir les trains qui approchent.

Soixante nouvelles barrières pour les fermes ont été posées et environ 30 traverses de fermes renouvelées.

Les dépenses totales pour l'entretien de ces 80 milles de chemin pendant l'année ont été de \$51,311.64. Sur cette somme, \$28,980.65 ont payé le renouvellement des traverses et des clôtures.

Après l'exercice courant, les dépenses sous ces deux chefs seront considérablement réduites.

La voie a été bien entretenue et est en bon état de service.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur.

P. S. ARCHIBALD,

Ingénieur en chef.

M. D. POTTINGER,
Surintendant en chef,
Moncton, N.-B.

CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

Tableau des accidents arrivés au Canada pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

Nil.

ANNEXE No 5c.

CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
MONCTON, N.-B., 28 octobre 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les relevés suivants des opérations du chemin de fer d'embranchement de Windsor, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887:—

- N° 1. Compte du revenu.
2. Entretien de la voie et des travaux d'art.
3. Bilan général.
4. État des recettes.

Je vous transmets aussi le rapport de l'ingénieur en chef sur la condition de la voie et des travaux d'art.

Cette ligne, de 32 milles de longueur, a été exploitée pendant l'année par la Cie du chemin de fer de Windsor à Annapolis, aux mêmes conditions que l'année dernière, c'est-à-dire de garder pour elles les deux tiers des recettes brutes et de donner l'autre tiers à l'Etat, les frais d'entretien étant à la charge de ce dernier.

Les recettes brutes indiquent une augmentation en faveur du gouvernement, comparées à celles de l'an dernier :

1886-87	\$25,327 58
1885-86	23,658 11
	\$ 1,669 47

Les frais d'entretien de la voie et des travaux d'art ont été de.....	\$26,042 33
Les recettes brutes se sont élevées à.....	25,327 58
	\$ 715 75

L'augmentation des dépenses d'entretien de la voie a été causée par la substitution des rails d'acier aux rails de fer sur une partie de la voie pour l'améliorer, et par la construction d'une nouvelle et commode gare, et des hangars au fret à Beaver Bank et une remise à foin à la station de Newport.

La voie et tous les ouvrages dépendant du chemin ont subi les réparations ordinaires et nécessaires, et ont été entretenus en bon état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. POTTINGER,

Surintendant en chef.

N° 1.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

AV.

COMPTE DU REVENU, pour l'exercice terminé le 30 juin 1887.

Dt.

Exercice précédent.	Dépenses.	Exercice terminé le 30 juin 1887.	Exercice précédent.	Recettes.	Montant, exercice terminé le 30 juin 1887.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.
19,229 49	Entretien de la voie et des travaux d'art..... (Relève n° 1.)	26,042 33	8,105 09	Transport des voyageurs.....	7,966 42
			14,401 18	Transport du fret.....	16,209 32
			1,151 84	Malle.....	1,151 84
					26,327 58
4,428 62	Balance	26,042 33	23,658 11	Balance.....	714 75
23,658 11					26,042 33

R. B. BOGGS,
Comptable, E. de W.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1887.

Examiné,

THOMAS WILLIAMS,

Comptable en chef et trésorier.

N^o 2.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

ENTRETIEN de la voie et des travaux d'art.

Exercice précédent.	Détails.	Montant.
\$ cts.		\$ cts
5,479 23	Réparations à la voie	7,758 53
1,721 78	Rails et attaches	4,943 96
5,752 92	Traverses	2,874 50
269 07	Ponts	899 79
35 01	Signaux	65 33
38 25	Ponceaux et garde-bestiaux	18 80
696 03	Bâtiments et plateformes.....	2,931 55
20 70	Cadenas d'aiguilles	24 15
3,439 45	Clôture	4,545 34
26 30	Wagons à bras.....	18 28
202 14	Outils et réparations.....	173 06
408 20	Chasse-neige et <i>flangers</i>	578 43
1,127 91	Bureau du comptable et dépenses	1,122 61
9 50	Divers	88 69
19,229 49		26,042 33

R. B. BOGGS,
Comptable, Emb. de Windsor.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1887.

Examiné,

THOMAS WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

N° 3.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

ETAT mensuel des recettes—Un tiers.

Mois.	Voyageurs.	Fret.	Malles.	Totaux.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1886—Juillet.....	919 72	1,016 31	96 91	2,032 94
Août.....	1,052 03	1,016 95	96 91	2,165 92
Septembre.....	809 97	1,841 05	96 90	2,747 92
Octobre.....	677 38	1,842 09	96 91	2,616 38
Novembre.....	574 14	2,108 93	96 90	2,779 97
Décembre.....	631 74	1,377 84	96 91	2,106 49
1887—Janvier.....	421 52	939 21	94 45	1,455 18
Février.....	355 03	924 36	94 45	1,373 84
Mars.....	431 08	1,424 52	94 46	1,950 06
Avril.....	539 87	1,420 61	95 68	2,056 12
Mai.....	608 18	1,197 61	95 68	1,901 47
Juin.....	945 73	1,099 84	95 68	2,141 25
	7,966 42	16,209 32	1,151 84	25,327 58

R. B. BOGGS,

Comptable, Emb. de Windsor.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1887.

Examiné,

THOMAS WILLIAMS,

Comptable en chef et trésorier.

N° 4.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Dr.

BILAN GÉNÉRAL.

Av.

1887.	\$ cts.	1887.	\$ cts.
30 juin. Ch. de fer de Windsor et Annapolis	2,595 94	30 juin.. Chemin de fer Intercolonial	2,382 00
Compte des approvisionnements..	6,278 18	Compte fédéral.....	6,492 12
	8,874 12		8,874 12

R. B. BOGGS,

Comptable, Emb. de Windsor.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1887.

Examiné,

THOMAS WILLIAMS,

Comptable en chef et trésorier.

CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
MONCTON, N.-B., 24 octobre 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur l'entretien de l'embranchement de Windsor, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

La longueur de l'embranchement est de 32 milles.

VOIE.

On a remplacé les vieux rails en fer, sur un parcours de trois milles, par des rails en acier de 56 livres pesant à la verge.

VOIE D'ÉVITEMENT.

Une voie d'évitement a été construite à Mount-Uniacke et une autre à la balastrière près de Windsor.

TRAVERSES.

Onze mille deux cent trente-sept traverses ordinaires, et treize assortiments de traverses de garage ont été renouvelés durant l'exercice.

SIGNAUX.

Tous les signaux ont été réparés et peints.

CLÔTURES.

Sur l'espace de huit milles on a remplacé les anciennes clôtures en bois par d'autres en fil de fer barbelé et fil de fer en treillis. On a réparé les anciennes clôtures de perches.

BÂTIMENTS ET PLATEFORMES.

Une nouvelle gare a été construite à Beaver-Bank.

Un hangar pour le foin a été construit à Newport.

Une nouvelle plateforme de chargement a été construite à Grove's-Road.

La plateforme pour le fret et les voyageurs à Ellershouse a été renouvelée.

Les réparations nécessaires ont été faites aux stations de la jonction de Windsor, de Newport et de Windsor.

PONTS, PONCEAUX, ETC.

La maçonnerie des ponts de Sainte-Croix, de Big-Bog et de Jordan, a été examinée et peinte.

Les bascules des gares de Mount-Uniacke et d'Ellershouse ont été parfaitement examinées et réparées, de nouvelles pièces de bois ayant été fournies pour chacune.

Le parc aux bestiaux à Windsor et le planchéage de la voie dans les rues ont été renouvelés.

La voie est en bon état de service.

Je demeure, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

P. S. ARCHIBALD,

Ingénieur en chef.

M. D. POTTINGER,
Surintendant en chef,
Moncton, N.-B.

ANNEXE No 5d.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

BUREAU DU SURINTENDANT,

CHARLOTTETOWN, 1er septembre 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant sur l'exploitation du chemin de fer de l'Île du Prince-Édouard, pour l'exercice terminé le 30 juin 1887.

Vous trouverez également les états suivants, préparés par le comptable et auditeur :—

N° 1. Compte du capital.	
2. Compte du revenu.	
3. Frais de traction.	(Extrait n° 1.)
4. Dépense des wagons.	(" 2.)
5. Entretien de la voie et des travaux d'art.	(" 3.)
6. Dépenses des gares.	(" 4.)
7. Frais généraux.	(" 5.)
8. Compte général des approvisionnements.	
9. Bilan général.	
10. État comparatif des moyennes.	

COMPTE DU CAPITAL.

Les déboursés faits à compte de capital s'élevaient, le 30 juin 1886, à.....	\$3,735,980 89
Auxquels il faut ajouter la dépense encourue pour le nouvel hangar au charbon et l'agrandissement de la cour à Charlottetown.....	5,800 00
Total des déboursés jusqu'au 30 juin 1887.....	<u>\$3,741,780 89</u>

Le nouveau hangar au charbon a 60 pieds de long par 30 pieds de large, avec 24 pieds de poteaux. Il est situé au nord de l'ancien hangar au charbon dans la cour de Charlottetown. C'est un hangar qui rendra de grands services. On a construit une voie jusque dans l'intérieur afin d'y décharger les wagons.

Des milliers de charges de fascines et 4,000 verges cubes de terre ont servi à remplir l'espace à l'intérieur de l'épaulement. Plusieurs voies de garage ont été posées sur le terrain ainsi formé, et rendent de grands services, parce que de nouvelles voies étaient devenues bien nécessaires.

COMPTE DU REVENU.

Les recettes brutes du dernier exercice ont été de.....	\$155,303 37
Celles de l'exercice précédent	155,584 36
Diminution.....	<u>\$ 280 99</u>

Les recettes par mille de chemin de fer ont été comme suit pendant les deux exercices :—

1885-86	\$740 87
1886-87	739 53

Diminution par mille..... \$ 1 34

La longueur du chemin en exploitation dans chacun de ces deux exercices a été la même, savoir, 210 milles.

ÉTAT.

	Voyageurs transportés.	Recettes.
1885-86	120,374	\$62,079 81
1886-87	130,067	66,334 95
	<u>9,693</u>	<u>\$ 4,255 14</u>
	Tonnes de fret transportées.	Recettes.
1885-86	57,913	\$76,281 20
1886-87	53,587	71,152 52
	<u>4,326</u>	<u>\$ 5,128 68</u>

Le nombre de milles parcourus par les locomotives a été comme suit pendant les deux derniers exercices :—

1885-86	310,434
1886-87	316,763
Augmentation.....	<u>6,329</u>
Par les convois :—	
1885-86	249,848
1886-87	248,864
Diminution.....	<u>984</u>
Par les wagons :—	
1885-86	1,235,617
1886-87	1,249,892
Augmentation.....	<u>14,245</u>

FRAIS D'EXPLOITATION.

Comparés avec ceux du présent exercice, les frais d'exploitation sont comme suit :—

1885-86	\$216,744 34
1886-87	204,237 45
Diminution.....	<u>\$ 12,506 89</u>

Dans ces sommes dépensées pour travaux nouveaux est comprise la somme de \$806.37 pour une maison au chef de gare à la rivière Hunter.

VOIE.

Treize cent soixante-douze rails de fer ont été renouvelés.

Il a été employé six milles cent soixante-quatorze éclisses en acier pour remplacer les éclisses en fer qui étaient brisées.

On a posé huit cent cinquante-quatre éclisses en fer et six coussinets en acier.

On a fait les fossés nécessaires de surface et des travaux considérables d'essartement.

VOIES DE GARAGE.

De nouvelles voies de garage ont été établies aux endroits ci-dessous mentionnés :—

Aux moulins d'Arthur, à l'ouest du Portage, longueur...	276	pieds.
do Larkin, do Conway do ...	410	do
do McNeil do, Ellerslie do ...	335	do
A la traverse Hughes, sur l'embranchement du Cap Traverse, longueur.....	221	do
A Coleman, la voie d'évitement de McKinnon a été pro- longée de.....	100	do
A Colville, la voie d'évitement a été prolongée de.....	50	do

Dans la cour de Charlottetown les voies de garage ont été augmentées de 1,000 pieds.

A Midgell une voie d'évitement en éperon, de 200 pieds de long, a été posée, portant à 2,412 pieds la longueur des voies d'évitement.

TRAVERSES.

Dans le cours de l'année 34,824 traverses ont été posées sur la voie. Vingt-trois paires de traverses d'aiguilles et trente-six loquets d'arrêt, avec cadres d'aiguilles, ont été renouvelés.

BALLASTAGE.

Mille cinq cent vingt-six verges cubes de pierraille et 2,868 verges cubes de ballast de gravier ont été distribuées où c'était le plus nécessaire pour maintenir le chemin dans son haut état d'efficacité actuel.

PONTS, FOSSES À BESTIAUX, ETC.

Le pont de Big Brook a été réparé, et les culées jointoyées avec du ciment. A l'ouest de Portage, un petit pont de 12 pieds d'ouverture a reçu de nouvelles longrines et de nouvelles pièces de bois pour le tablier.

Les culées du pont de Pawé ont été reconstruites en pierre, et l'ancienne structure a été remplacée par un pont en fer.

Les culées du pont de la rivière Hantley, de Wellington et de Saint-Nicolas ont été jointoyées avec du ciment.

Le pont de Blushawk a reçu une nouvelle tête de culée en pruche.

On a posé de nouvelles longrines au pont de Mount-Stewart. La maçonnerie a été jointoyée avec du ciment, et 75 tonnes de pierre dure ont été employées aux extrémités du pont.

Au pont Morell, 25 tonnes de bois de pruche ont été employées pour consolider le côté est.

Aux ponts de Marie, de Pine Brook et de St. Peter, la maçonnerie a été jointoyée avec du ciment.

Le pont de Baldwin's Brook a reçu de nouvelles longrines et de longues traverses.

Le pont de Scrimgeour a reçu un nouveau dessus.

Quatre ponceaux en bois ont été construits.

Quatre fosses à bestiaux ont été construites et 11 réparées. Douze drains en moellons ont été remplacés par des ponceaux en pruche.

BATIMENTS ET PLATEFORMES.

A Tignish la couverture en bardeau de la remise à locomotive a été renouvelée.

A De Blois et Harper, la plateforme de la station a été reconstruite.

A Alberton, la gare a été couverte en bardeau.

A O'Leary des réparations ont été faites à la station et un nouveau plancher posé dans la maison.

A Port-Hill le plancher du bureau a été renouvelé.

A Bloomfield on a posé de nouveaux cabinets d'aisance.

A Summerside le hangar à marchandises sur le quai a été parfaitement réparé. Le bâtiment a été élevé de deux pieds et le côté faisant face à l'eau a été lambrissé. Le bâtiment a été peinturé, des portes posées et le tout mis en bon état. Une nouvelle plateforme de 125 par 14 pieds a été posée sur le côté est de ce bâtiment. Quatre tonnes de bois de planche ont été posées à l'extrémité du quai pour briser la force des vagues contre le hangar aux marchandises. On a fait des changements au bureau pour la vente des billets, qui est maintenant plus commode. La plateforme de la station a été réparée. De nouveaux seuils ont été posés sous la chambre aux bagages. Une partie du toit de la remise aux locomotives a été renouvelée.

A Kensington une nouvelle bascule a été posée ainsi que de nouveaux cabinets d'aisance.

A Blushawk la plateforme a été reconstruite.

A Freetown de nouveaux cabinets d'aisance ont été posés.

A la ligne de comté un nouveau parc à bestiaux a été construit.

Au Cap Traverse un caisson de pruche a été construit sur le coin de la remise aux locomotives pour empêcher la mer d'affouiller les fondations.

A Hunter River, une habitation a été construite pour le chef de station. Le hangar au charbon a été recouvert en bardeaux, et d'autres réparations nécessaires ont été faites.

A Charlottetown on a renouvelé la couverture en bardeaux des bâtiments qui en avaient besoin. Le toit en goudron et gravier de la station a été renouvelé avec une couverture genre "Sparham." Le bâtiment est parfaitement réparé, et a reçu deux couches de peinture à l'extérieur, et l'intérieur a été peinturé et blanchi. Un nouveau plafond a été posé dans la salle d'attente des dames, et les murs des deux salles d'attente ont été peinturés. Les murs et plafonds de tous les bureaux dépendant de la station ont été blanchis et repeinturés.

Une grande fenêtre en pente a été posée dans le toit de la remise aux locomotives. Le toit en gravois de cette remise a été examiné et réparé, et six cheminées en fer ont été renouvelées. Cinq mille cinq cent quatre-vingt-dix-huit pieds de planches ont servi à réparer le plancher de la remise aux locomotives, et 4.800 pieds dans la boutique des charpentiers, et de nouvelles portes ont été posées pour la supporter. Une nouvelle fosse pour vider les locomotives a été construite et une autre a été recouverte en brique et en ciment de Portland. Un égout en planche, de 250 pieds de long, et de 2 pieds 6 pouces par 2 pieds, a été fait pour emporter l'eau venant de la plaque tournante et des fosses aux locomotives jusqu'à la rive, et les murs ont été lambrissés jusqu'à 4 pieds et peinturés.

Le plancher de la chambre aux machines a été partiellement renouvelé avec de la planche de trois pouces. Sept fenêtres du côté sud de la remise aux locomotives ont été couvertes avec un treillis en fil de fer. Le hangar au charbon a reçu 8 nouveaux tirants et dix entretoises transversales, et le bâtiment a été consolidé de toute manière.

La remise aux locomotives de Mount Stewart a été réparée. La couverture en bardeau du hangar au charbon a été renouvelée, et le bâtiment réparé.

Le parc aux bestiaux a aussi été réparé. Une nouvelle porte et de nouveaux rouleaux ont été placés dans le hangar aux marchandises.

Les stations de Morell et St. Peter ont été couvertes de nouveau en bardeaux. Le bureau de Morell a reçu un nouveau plancher.

La station de St. Peter a été blanchie et peinturée, et le plancher de la salle d'attente a été réparé.

A Souris le toit de la remise aux locomotives a été en partie recouvert en bardeaux, et d'autres réparations ont été faites aux bâtiments.

Une nouvelle plateforme en planche de trois pouces a été posée à cette station. De nouvelles roulettes et tiges ont été posées à toutes les portes du hangar aux marchandises sur le quai. Un puits a été creusé à cette station. A la voie d'évitement 48, une plateforme a été construite.

A Baldwin on a construit une nouvelle station à signaux.

A Georgetown on a renouvelé environ la moitié du hangar au charbon. On a aussi réparé la remise aux locomotives qui avait été endommagée par le feu dans la nuit du 26 janvier dernier.

Une nouvelle fosse a été creusée dans la remise aux locomotives.

Les stations de Royalty Junction, de Mount Stewart, de Cardigan, Georgetown, Morell et Bear River ont été blanchies à l'intérieur.

QUAIS.

Les réparations nécessaires ont été faites au quai de Summerside. Dix wagons de pierre ont été employés à réparer un affouillement qui s'était fait en novembre.

A Charlottetown, 30 tonnes de pruche, 30 tonnes de pierraille et deux wagons de fascines ont été employés à réparer le côté ouest du quai. 2,000 pieds de planche de 3 pouces ont servi à réparer le chemin conduisant au quai.

A la baie Saint-Pierre, 400 verges de roche, 17, wagons de fascines et 40 wagons de terre ont servi à réparer l'épaulement.

Le quai de Souris a été réparé. Douze défenses ont été renouvelées, et 3,000 pieds de planches de 3 pouces ont servi à réparer le plancher supérieur et l'approche. Quatre wagons de fascines et 100 tonnes de roche ont été employés à réparer l'affouillement de l'approche du quai.

A Georgetown, 75 tonnes de roche et 3 wagons de fascines ont été employés à réparer l'affouillement produit par les hautes mers.

CLÔTURES.

Il a été fait environ 38 $\frac{1}{6}$ milles de nouvelles clôtures en fil de fer barbelé.

On a reconstruit mille neuf cent cinquante pieds de clôtures en planches, 143 pieds de clôtures en perches, 500 pieds de clôtures en palis, et 2,300 pieds de clôtures-paraneige. On a réparé 1 $\frac{1}{2}$ mille de clôtures en planches, et 2 $\frac{1}{2}$ milles de clôtures-paraneige (brûlées ou abattues par le vent). On a renouvelé cent vingt-deux barrières et 216 poteaux de barrières.

SÉMAPHORES, SIGNAUX, ETC.

Tous les sémaphores, cadres d'aiguilles, indicateurs, signaux télégraphiques, et lampes à l'extérieur ont reçu l'attention nécessaire, et sont en bon état.

APPROVISIONNEMENTS.

Les achats de fournitures durant l'exercice se sont élevés à \$59,403.38.

La valeur des approvisionnement restant au 30 juin 1887, était comme suit :

Approvisionnement généraux	\$ 66,410 33
Charbon.....	5,070 89
Rails et attaches.....	34,741 79
Vieux matériaux pouvant servir.....	7,932 00

Total \$114,155 01

Ces achats ont été faits pour la plus grande partie par soumissions et marchés, conformément à la pratique suivie dans les années précédentes.

Je vous transmets un état des accidents arrivés sur ce chemin de fer durant l'exercice

C'est avec grand plaisir que je constate que la chaussée, les bâtiments et le matériel roulant sont en bon état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. UNSWORTH,

Faisant les fonctions de surintendant.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef et gérant général des chemins de fer de l'Etat,

Ottawa.

N° 1.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Dt.

COMPTÉ DU CAPITAL.

Av.

		\$	cts.		\$	cts.
1866.				1866.		
30 juin.....	Coût du chemin et son équipement jusqu'à cette date.	3,735,980	89	30 juin.....	Reçu du gouvernement fédéral	3,735,980 89
1887.						
30 juin.....	Dépenses, exercice terminés le 30 juin 1887..... Pour le nouvel abri à charbon et prolongement de la cour à Charlottetown.....	5,800	00	30 juin	Reçu du gouvernement fédéral	5,800 00
		3,741,780	89			3,741,780 89

[1887]

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.E., 30 juin 1887

N° 2.—CHEMIN DE FER DE L'IL^T DU PRINCE-ÉDOUARD.
 COMPTE DU REVENU, pour l'exercice terminé le 30 juin 1887.

Exercice précédent.	Dépenses.	Exercice terminé le 30 juin 1887.	Exercice précédent.	Recettes.	Exercice terminé le 30 juin 1887.
\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.
51,326 31	Frais de traction	56,534 30	62,079 81	Transport des voyageurs	66,334 95
54,994 07	Dépenses des wagons	33,924 96	76,281 20	do du fret.....	71,152 52
73,006 22	Entretien de la voie et des trav d'art	76,309 25	17,223 35	Malles et divers.....	17,815 90
25,229 70	Dépenses des stations	25,341 38	155,684 36	Total des recettes.....	155,303 37
12,188 04	Frais généraux	12,147 56	61,159 98	.....Balance	48,934 08
	.....			Totaux	204,237 45
216,744 34	Totaux	204,237 45	216,744 34		

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1887.

N° 3.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD
TRACTION (Relevé n° 1).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1887.
\$ cts.		\$ cts.
1,248 83	Appointem. du mécanicien-chef, des commis, frais de bureau et de voyages...	1,240 41
14,165 59	Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs	15,335 85
11,799 68	Combustible	11,625 67
2,857 12	Huile, suif, chiffons et menus articles	2,276 46
19,353 84	Réparations aux locomotives, tenders et outils pour les locomotives	24,286 24
300 96	Eau, y compris réparations de pompes et réservoirs	547 85
1,600 29	Divers.....	1,221 82
51,326 31		56,534 30

W. T. HUGGAN,

Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1887.

N° 4.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.
DÉPENSES DES WAGONS (Relevé n° 2).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1887.
\$ cts.		\$ cts.
9,855 46	Réparations aux voitures à voyageurs.....	9,262 08
1,109 06	do wagons-poste et à bagage	1,219 24
27,914 09	do wagons à fret et fourgons	7,036 53
12,365 23	Gages des conducteurs, préposés aux bagages et serre-freins.....	12,777 75
578 41	Huile et chiffons pour étoupage	540 19
2,466 14	Menus articles et combustible	2,353 95
675 68	Divers.....	735 22
54,994 07		33,924 96

W. T. HUGGAN,

Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.E., 30 juin 1887.

N° 5.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES TRAVAUX D'ART—(Relevé n° 3).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1887.
\$ cts.		\$ cts.
404 96	Appointements des mécaniciens, commis, frais de bureau et de voyages.....	419 96
40,074 37	Gages pour réparations de la chaussée, des clôtures et sémaphores.....	41,479 07
10,348 28	Rails, chaînes et carrelles.....	3,448 65
8,789 78	Traverses.....	6,773 18
4,823 03	Bois de const. et de service pour répar. aux ponts, fosses-bestiaux et clôtures.	8,572 59
1,153 17	Réparations aux quais.....	1,897 96
4,812 36	do bâtiments et plateformes.....	6,525 39
1,714 55	do chasse-neige, flangers et outils.....	2,689 00
885 72	Enlèvement de la glace et de la neige.....	4,503 45
73,006 22	Totaux.....	76,309 25

W. T. HUGGAN,

Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1887.

N° 6.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

DÉPENSES DES STATIONS—(Relevé n° 4).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1887.
\$ cts.		\$ cts.
18,982 39	Appointements et gages des chefs de gare, commis, télégraphistes, préposés au bagage, gardiens de cour, aiguilleurs, gardiens et journaliers.....	19,099 88
6,247 31	Combustible, huile, éclairage, papeterie, billets et autres dépenses imprévues	6,221 50
	Divers.....	
25,229 70	Totaux.....	25,321 38

W. T. HUGGAN,

Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1887.

N^o. 7.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.FRAIS GÉNÉRAUX—(Relevé n^o 5).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1887.
\$ cts.		\$ cts.
5,466 83	Appointements du surintendant, du chef de train, et des commis, frais de bureau et de voyage.....	5,273 94
5,236 78	Appointements du comptable et de l'auditeur, des payeurs, des caissiers et des commis, frais de bureau et de voyage.....	5,228 69
519 08	Annonces.....	514 17
164 07	Dommages aux hommes, animaux et effets.....	362 54
491 80	Télégraphe, (non compris les appointements des télégraphistes).....	540 09
309 48	Divers.....	228 13
12,188 04	Totaux.....	12,147 56

W. T. HUGGAN,

Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.-P.-E., 30 juin 1887.

N° 8.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

COMPTE des approvisionnements, pendant l'année terminé le 30 juin 1887.

1886.		Dr.	\$ cts.	\$ cts.
30 juin...	Balance reportée			103,333 77
1887.				
30 juin...	Achats durant l'année.		59,403 38	
	Frais d'autres ministères.		3,665 74	
	Bordereaux		2,578 17	
				71,647 29
1887.		Av.		174,981 06
30 juin ...	Distribution durant l'année			60,826 05
	Balance.	(Matériel ordinaire	\$66,410 33)	
		(Combustible	5,070 89)	
		(Rails et attaches disponibles.....	34,741 79)	
		(Vieux matériel pouvant servir....	7,932 06)	
				114,155 01

W. T. HUGGAN,

Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1887.

N^o 9.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Dt.

BILAN GÉNÉRAL.

Av.

	\$	cts.		\$	cts.
Matériel général.....	114,155	01	Compte fédéral.....	118,416	73
Caisse.....	2,592	20	Assurance contre les accidents.....	4,247	04
Stations.....	1,019	00			
Ministère de la milice.....	192	13			
Cie de télégraphe Anglo-Américaine..	46	43			
Juge Weatherbee.....	30	00			
Sidney Grey.....	25	00			
Ministère des postes.....	4,604	00			
Total.....	122,663	77	Total.....	122,663	77

W. T. HUGGAN,

Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1887.

N° 10.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

ÉTAT COMPARATIF des moyennes, pour l'exercice terminé le 30 juin 1887.

Détails.	1887.	1886.
Longueur de la ligne	210	210
Milles parcourus par les locomotives	316,763	310,434
do trains	258,457	249,848
do wagons	1,249,892	1,235,647
Recettes des locomotives, par mille	49·02	50·11
do la voie do	739·53	740·87
Proportion des recettes provenant des voyageurs sur les recettes brutes.....	42 71	39 90
do du fret do	45·82	49·03
do d'autres ressources do	11·47	11·07
Dépenses des locomotives, par mille :—		
Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs.....	4·84	4·56
Combustible	3·67	3·80
Huile, suif, chiffons et menus approvisionnements	·72	·92
Réparations aux locomotives.....	7·67	6·24
Eau et réparations aux réservoirs	·17	·10
Divers	·38	·51
Appointements du mécanicien-chef, frais de voyage et de bureau.....	17·45	16·13
	·39	·40
Total..... Cents	17 84	16 53
Traction, par locomotive et par mille.....	17·84	16·53
Dépenses des wagons do	10·71	17·71
Entretien de la voie et des travaux d'art, par train et par mille	24·09	23·52
Dépenses des stations do do	7·89	8·13
Frais généraux do do	3·84	3·92
Total, locomotive, par mille..... Cents	64·47	69·81
Traction, par train et par mille.....	21·87	20·54
Dépenses des wagons do	13·13	22·01
Entretien de la voie et des travaux d'art, par train et par mille	29·52	29·22
Dépenses des stations do	9·80	10·10
Frais généraux.....	4·70	4·88
Total, trains, par mille.....	79·02	86·75
Frais d'exploitation, par mille de la voie..... \$	972·56	1,032·11

W. T. HUGGAN,

Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1887.

CHEMIN DE FER DE L'ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD,

BUREAU DU MÉCANICIEN-CHEF,

CHARLOTTETOWN, 26 août 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre les états et relevés suivants, qui montrent les opérations du département des mécaniciens de ce chemin, pour l'exercice terminé le 30 juin 1887 :

A.—Relevé mensuel des frais de traction.

B.—Relevé du service et de la consommation des locomotives.

C.—Relevé mensuel du service des wagons.

D.—Etat du nombre des locomotives, wagons et chasse-neige.

E.—Etat comparatif des dépenses du département des machines, pour les exercices 1885-86 et 1886-87.

En référant à l'état D l'on verra que le matériel de locomotives, de wagons et de chasse-neige dont on a fait l'acquisition au compte du capital, consiste actuellement en :—

21 locomotives.

17 voitures à voyageurs, 1^{ère} classe.

15 " " 2^{ème} " et à bagage.

3 wagons-poste et fumoirs.

175 wagons fermés.

125 wagons-plateformes.

3 fourgons de conducteurs.

1 voiture de peseur.

8 chasse-neige.

7 *flangers*.

Il me fait plaisir de constater que le matériel roulant a été bien entretenu et qu'il est en bon état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. UNSWORTH,

Mécanicien-chef et garde-magasin.

COLLINGWOOD SCHREIBER, écrivain,

Ingénieur en chef et gérant général des chemins de fer du gouvernement,
Ottawa.

CHEMIN DE FER DE L'ILE

DÉPARTEMENT

A.—RELEVÉ des frais de traction

Mois.	Milles parcourus par les locomotives, non compris le ballastage.	Coût de				
		Gages des mécaniciens.	Combustible.	Huile suif, chiffons, etc.	Réparations.	Eau, y compris les réparations aux pompes et aux réservoirs.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1886—Juillet	33,337	1,382 55	1,136 13	203 82	2,037 45	30 81
Août	29,998	1,259 04	832 25	206 83	1,832 27	75 92
Septembre.....	29,768	1,249 05	903 80	202 58	1,937 35	6 05
Octobre	30,050	1,224 74	932 62	207 20	2,092 54	4 34
Novembre.....	29 103	1,272 49	997 66	212 71	1,974 11	40 51
Décembre.....	18,975	1,049 28	768 66	147 73	2,384 88	64 29
1887—Janvier	23,323	1,389 07	946 71	201 71	2,215 76	64 04
Février	21,320	1,269 92	961 70	180 98	1,870 16	68 77
Mars	27,114	1,462 52	1,313 47	194 13	2,600 30	90 17
Avril	22,143	1,312 43	936 74	156 65	2,020 62	45 33
Mai	21,648	1,135 54	963 89	175 01	1,906 73	36 04
Juin	29,994	1,329 22	932 04	187 11	1,414 07	21 58
Totaux.....	316,763	15,335 85	11,625 67	2,276 46	24,286 24	547 85

DU PRINCE-EDOUARD.

DES MACHINES.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1887.

Divers, y compris les dépenses du bureau et des remises aux locomotives.	Total.	Coût moyen par mille parcouru.						
		Mécaniciens.	Combustible.	Huile, suif, etc.	Réparations.	Eau.	Divers.	Total.
		\$ cts.	\$ cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.
210 46	5,001 22	4·15	3·41	0·61	6·11	0·09	0·63	15·00
224 35	4,430 66	4·19	2·78	0·69	6·11	0·25	0·75	14·77
122 20	4,421 03	4·20	3·03	0·68	6·51	0·02	0·41	14·85
190 24	4,651 68	4·07	3·10	0·69	6·96	0·02	0·63	15·47
271 39	4,768 87	4·37	3·43	0·73	6·78	0·14	0·93	16·38
190 57	4,605 41	5·53	4·05	0·78	12·57	0 34	1·00	24·27
204 07	5,021 36	5·96	4·06	0·86	9·50	0·27	0·87	21·52
196 10	4,547 63	5·96	4·51	0·85	8·77	0·32	0·92	21·33
163 97	5,824 56	5·39	4·84	0·72	9·59	0·33	0·60	21·47
277 92	4,749 69	5·93	4·23	0·70	9·13	0·21	1·25	21·45
205 81	4,423 02	5·24	4·45	0·80	8·81	0·17	0·96	20·43
205 15	4,089 17	4·43	3·11	0·63	4·72	0·07	0·67	13·63
2,462 23	56,534 30	4·84	3·67	0·72	7·67	0·17	0·78	17·85

J. UNSWORTH,
Mécanicien-chef et garde-magasin.

CHEMIN DE FER DE L'ILE

DÉPARTEMENT

B.—RELEVÉ du service et de la consommation

Mois.	Heures sous vapeur.	Parcours des trains.				Parcours des locomotives.			
		Voyageurs.	Fret et mixte.	Ballastage.	Eclairage.	Avec convois.	A vide.	Pour les gares.	Total.
1886—Juillet.....	3,768	12,181	15,735	789	28,705	85	5,366	34,156	
Août.....	3,855	11,442	13,433	3,165	28,045	251	5,160	33,456	
Septembre.....	3,531	11,127	13,335	895	25,379	148	5,136	30,663	
Octobre.....	3,485	10,626	14,039	484	25,177	28	5,329	30,534	
Novembre.....	3,567	9,948	13,554	478	24,028	167	5,386	29,581	
Décembre.....	2,598	1,103	13,402	56	14,561	108	4,362	19,031	
1887—Janvier.....	3,287	2,380	14,806	141	19,202	52	4,210	23,464	
Février.....	3,003	2,379	12,515	2,636	17,530	90	3,700	21,320	
Mars.....	3,932	2,619	15,571	3,910	22,100	395	4,619	27,114	
Avril.....	3,125	2,886	13,723	46	17,695	238	4,256	22,189	
Mai.....	3,159	2,994	14,065	1,007	18,134	164	4,551	22,849	
Juin.....	4,006	11,266	13,735	2,404	27,405	118	5,275	32,798	
Totaux.....	41,316	80,951	167,913	9,465	267,961	1,844	57,350	327,155	

DU PRINCE-EDOUARD.

DES MACHINES.

des locomotives, pour l'exercice terminé le 30 juin 1887.

Parcours total.		* Moyenne des wagons par mille parcouru avec convoi.	Moyenne de parcours.		Consommation.				Consommation par 100 milles parcourus par les locomotives.				
Wagons.	Chasse-neige.		Milles par heure sous vapeur.	Des wagons par mille de locomotives.	Boisseries de houille.	Chopines d'huile.	Livres de suif.	Livres de chiffons.	Boisseries de houille.	Chopines d'huile.	Livres de suif.	Livres de chiffons.	
138,907	4.84	9.07	4.06	10,498	1,134	1,114	483	30.73	3.32	3.26	1.41	
146,794	5.23	8.68	4.38	10,578	1,138	1,040	505	31.61	3.40	3.10	1.50	
121,602	4.80	8.68	3.96	10,473	1,163	947	499	34.15	3.79	3.08	1.62	
131,742	5.23	8.76	4.31	10,491	1,121	917	458	34.35	3.67	3.00	1.50	
118,563	252	4.94	8.29	10,817	1,129	960	486	36.56	3.81	3.24	1.64	
83,472	32	5.73	7.32	8,065	760	669	325	42.37	3.98	3.51	1.70	
72,699	9,205	4.19	7.14	3.09	9,502	996	761	40.49	4.24	3.24	1.72	
65,766	8,088	4.41	7.09	3.08	9,808	1,021	828	46.00	4.78	3.88	1.42	
85,041	8,262	4.67	6.89	3.13	12,087	1,054	800	44.57	3.88	2.95	1.56	
81,450	1,392	4.89	7.10	3.67	9,064	786	665	40.84	3.54	2.99	1.65	
118,747	54	6.57	7.23	5.19	10,351	977	844	45.30	4.27	3.69	1.78	
142,195	5.19	8.18	4.33	12,249	1,224	1,014	500	37.34	3.73	3.09	1.52	
1,306,978	27,285	5.06	7.91	3.99	123,983	12,503	10,559	5,160	37.88	3.82	3.22	1.57

* A déduire de ces moyennes, le parcours des trains-éclaireurs.

J. UNSWORTH,
Mécanicien-chef et garde-magasin.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

DÉPARTEMENT DES MACHINES.

C.—RELEVÉ mensuel du service des wagons, pour l'exercice expiré le 30 juin 1887.

Mois.	Voitures de 1re classe.	De seconde classe et à bagage.	Wagons-poste et wagons-fumoirs.	Wagons fermés, à bestiaux et à foin.	Wagons-plate-formes.	Total.
1886—Juillet	34,115	30,664	9,930	46,059	18,139	133,907
Août.....	29,432	30,731	8,289	52,443	25,899	146,794
Septembre.....	26,131	27,971	7,295	46,071	14,134	121,602
Octobre.....	27,479	27,990	14,466	49,676	12,131	131,742
Novembre.....	23,160	27,275	5,847	56,090	6,191	118,563
Décembre.....	15,004	17,270	6,487	37,351	7,360	83,472
1887—Janvier.....	16,209	17,350	9,152	22,615	7,373	72,699
Février.....	14,428	14,854	9,495	15,884	11,105	65,766
Mars.....	16,632	15,547	10,259	22,282	20,321	85,041
Avril.....	15,571	16,068	11,842	24,776	13,193	81,450
Mai.....	16,966	16,391	13,100	49,033	23,257	113,747
Juin.....	26,788	27,729	10,900	41,627	35,151	142,195
Totaux.....	261,915	269,840	117,062	463,907	194,254	1,306,978
MOINS—Ballastage.....		4,343	2,635	201	49,907	57,086
Balance.....	261,915	265,497	114,427	463,706	144,347	1,249,892

J. UNSWORTH,
Mécanicien-chef et garde-magasin.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

DÉPARTEMENT DES MACHINES.

D.—ÉTAT indiquant le nombre de locomotives et les diverses classes de wagons et chasse-neige disponibles le 30 juin 1886 et 1887.

Détails.	Locomotives.	Classification des wagons.							Chasse-neige. <i>Flangers.</i>	Total.		
		1re classe.	2e classe et bagage.	Poste et fumoirs.	Fermés et à bestiaux	Platefor- mes.	Fourgons. W. du pay.	Total.				
Disponibles le 30 juin 1886, propres au service.....	21	17	15	3	175	123	3	1	337	8	7	15
do do condamnés.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	.....	.....	2	.....	.....	.....
Total du matériel, 30 juin 1886.....	21	17	15	3	175	125	3	1	339	8	7	15
Condamnés le 1er juillet 1886.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	.....	.....	2	.....	.....	.....
do durant l'année.....	.....	.....	.....	.....	.....	5	.....	.....	5	.....	.....	.....
Moins—reconstruits.....	.....	.....	.....	.....	.....	7	.....	.....	7	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	.....	.....	2	.....	.....	.....
Ajoutez—propres au service et en réparations.....	21	17	15	3	175	120	3	1	334	8	7	15
Total du matériel, le 30 juin 1887.....	21	17	15	3	175	125	3	1	339	8	7	15

J. UNSWORTH,

Mécanicien-chef et garde-magasin.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

DÉPARTEMENT DES MACHINES. .

E—ETAT COMPARATIF des dépenses du département des machines, pour l'exercice terminé le 30 juin 1887.

	1887.	1886.
Milles parcourus par les convois.....	258,457	249,848
do locomotives.....	316,763	310,434
do wagons.....	1,249,892	1,235,647
do chasse-neige.....	27,285	12,754
	\$ cts.	\$ cts.
Frais de traction.....	56,534 30	51,326 31
Coût des réparations aux wagons.....	17,517 85	38,908 61
do de la main-d'œuvre, de l'huile et des chiffons pour étoupage.....	540 19	578 41
do des réparations aux voitures à voyageurs.....	9,282 08	9,855 46
do do wagons-poste et wagons-fumeurs.....	1,219 24	1,109 06
do do wagons à fret et fourgons.....	7,036 53	27,944 09
Frais de traction par 100 milles parcourus par les convois.....	21 87	20 54
do do do locomotives.....	17 84	16 53
do do do wagons.....	4 52	4 15
Coût des réparations aux wagons, par 100 milles parcourus par les convois...	6 77	15 57
do do do locomotives.....	5 53	12 53
do do do wagons....	1 40	3 14
Coût de la main-d'œuvre, de l'huile et des chiffons pour étoupage, par 100 milles parcourus par les convois.....	20	23
do do do locomotives.....	17	18
do do do wagons.....	04	04
Réparat. aux voitures à voyageurs, par 100 milles parcourus par les convois	3 58	3 94
po wagons-poste et wagons-fumeurs.....	47	44
do wagons à fret et fourgons.....	2 72	11 18

J. UNSWORTH,

Mécanicien-chef et garde-magasin.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

TABLEAU des accidents arrivés sur le chemin de fer de l'Île du Prince-Édouard pendant l'année expirée le 30 juin 1887.

Date.	Heure de la nuit ou du jour.	N° du train.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locom.	Lieu de l'accident.	Noms des victimes.	Voyageurs ou employés.	Détails de l'accident.	Résultat.	Verdict du coroner.
1886.												
4 sept. ..	8.15 a.m.	8	Express ...	Jno. McDonald	A. J. McLaine	13	Mount Stewart ..	Albert Prowse...	Employé...	Tombe de la locomotive pendant qu'on arrête le train, après avoir quitté la stat. de Mount Stewart.	Blessé à la figure au contact d'un des rails de la voie d'évitement.	
15 nov. ...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Summerside	Murdoch McLeod	do ...	En nettoyant le wagon-poste employé dans les trains nos 1 et 2, tombe d'une échelle jusqu'au fond du puits de la plaque tournante.	Entorse à la cheville.	
1887.												
15.	5.50 p.m.	5	Omnibus.	G. W. Hibbett	Charles Moore	4	Georgetown	Thomas Cherry..	Ni l'un ni l'autre.	Pendant que le train recule sur le quai à Georgetown, Cherry essaie de sauter à bord, et tombe entre le rail et un banc de neige au bord de la voie.	Jambe gauche écrasée et déchirée depuis le milieu de la cuisse jusqu'à la cheville par l'aile-ron du flanger; coupures à la main gauche; lésions internes; mort au bout de six heures.	Pas d'enquête.

ANNEXE No 5e.

CHEMIN DE FER DU CAP-BRETON.

OTTAWA, 16 novembre 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport sur les travaux de construction du chemin de fer du Cap-Breton exécutés jusqu'à cette date.

Le tracé de la Pointe Tupper sur le détroit de Canso par la voie des Grand-Narrows jusqu'à Sydney et North-Sydney ayant été adopté par arrêté du conseil le 29 octobre 1886, il a été immédiatement pris des mesures pour l'exécution des travaux.

On a immédiatement préparé les plans d'une partie du quai de la Pointe Tupper de 40 pieds sur 80, et le 30 octobre 1886 on demandait par la voie des journaux des soumissions qui devaient être présentées le ou avant le 3 novembre de la même année. Six soumissions ont été offertes, et celle de M. O'Donohue étant la plus basse (\$6,000) a été acceptée; le dépôt nécessaire ayant été fait, le contrat d'entreprise a été passé le 11 novembre 1886. L'entrepreneur se mit immédiatement en devoir de se procurer le bois et les pilots nécessaires, mais sans pouvoir y réussir avant le printemps suivant. La construction proprement dite a commencé le 23 juin 1887, et a progressé lentement mais sans contretemps. Les circonstances n'ayant pas permis l'achèvement de l'entreprise à l'époque spécifiée, M. O'Donohue a demandé, et il lui a été accordé du délai, et le 22 octobre 1887, l'ingénieur local ayant rapporté les travaux achevés et bien faits, le certificat final a été livré.

Aussitôt que le tracé par la voie de Grand-Narrows a été adopté, les arpentages ont commencé, et de bonne heure en décembre 1886, les plans, profils, devis et autres données, pour la section de l'est entre Grand-Narrows et Sydney, distance d'environ quarante-cinq milles, étaient en état d'être examinés par les entrepreneurs. Le 15 décembre 1886, des soumissions ont été demandées par la voie des journaux, pour le 12 janvier 1887. Vingt et une soumissions ont été reçues. Celle de MM. Sims et Slater étant la plus basse, a été acceptée. Après avoir fait le dépôt nécessaire et signé le contrat d'entreprise le 28 janvier 1887, ils ont commencé les travaux le 12 février suivant. Il n'a pas été mis dans l'exécution des travaux cette vigueur que j'aurais aimé à voir, et l'administration non plus que l'organisation n'ont pas été ce qu'elles auraient dû être, surtout en ce qui concerne la maçonnerie; on ne s'est pas non plus occupé assez des clôtures. Il en est résulté que les travaux n'ont pas avancé assez pour pouvoir être terminés à l'époque fixée par le contrat. Les rapports portent à \$204,458 la valeur de l'ouvrage fait jusqu'à ce jour.

La contrée que traverse la section de l'ouest entre la Pointe Tupper et Grand-Narrows, est plus variée et plus ouverte que celle que parcourra la section de l'est, ce qui a nécessité une beaucoup plus grande source de travaux préliminaires avant la détermination finale du tracé, mais vers la fin de mai 1887, les renseignements à fournir aux entrepreneurs pour la section de l'ouest, longue de quarante-six milles, étaient prêts, et le 31 du même mois, on demandait des soumissions pour le 6 juillet suivant. Onze soumissions ont été reçues, celle de MM. Isbester et Reid étant la plus basse. Ces messieurs ayant de l'expérience dans les entreprises de chemins de fer, et possédant les ressources nécessaires pour l'exécution de pareilles entreprises, ont passé contrat le 27 juillet après avoir fait le dépôt nécessaire, et commencé les travaux le 17 août suivant. Il n'a encore été fait que peu d'ouvrage, vu que l'outillage que l'on destinait à ces travaux était occupé à l'embranchement Sault-Sainte-Marie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Il en est dernièrement arrivé une forte partie, et tout porte à croire que les entrepreneurs vont être munis de tout ce

qu'il leur faut et qu'ils se proposent d'organiser les travaux sur une grande échelle. Jusqu'à présent, cependant, il n'a été fait que \$14,525 d'ouvrage, la plus grande partie en déblaiement.

	Milles.
Longueur de la ligne entre la Pointe Tupper et l'endroit d'où partent les embranchements de Sydney et de Sydney-Nord	78
Embranchement de Sydney.....	12
do de Sydney-Nord.....	8
	98
En tout.....	98

Aussitôt que le tracé définitif a été adopté et les arpentages terminés, M. John McKeen a été chargé d'estimer la valeur des terrains nécessaires le long de la ligne dans la section de l'est, et de faire des arrangements avec les propriétaires partout où il serait possible. Son succès a été remarquable partout à l'exception du voisinage de Sydney, où les propriétaires ont exigé pour leurs terrains des prix considérés exorbitants. Dans tous ces cas, M. McKeen a estimé à la fois la valeur du terrain et les dommages qui résultaient à la propriété, et offert le montant aux propriétaires ; mais la plupart ont refusé d'accepter. Les affaires seront dès lors réglées en conformité de l'acte des chemins de fer de l'Etat.

On a déjà obtenu un grand nombre de contrats de vente, et on est à prendre les mesures nécessaires pour en obtenir pour tous les terrains où passera la ligne.

La tête de ligne à Sydney allait être fixée à Fresh-Water-Creek mais les citoyens de Sydney ont représenté que cet endroit n'est pas commode et ne les satisfait pas, et qu'ils fourniraient gratuitement le terrain nécessaire pour le chemin depuis Fresh-Water Creek jusqu'à la Barrack-Point si la tête de ligne était fixée à ce dernier endroit, qui est à un mille et demi plus loin. Le gouvernement s'est rendu à leurs désirs, et m'a donné ordre de pousser le chemin jusqu'à Barrack Point aussitôt que le terrain nécessaire sera acquis à la couronne.

Le gouvernement a également entrepris de pousser jusque dans l'intérieur de la ville l'embranchement de Sydney-Nord aussitôt que la ville aura cédé à la couronne les terrains nécessaires, ce que la ville s'est déclarée disposée à faire.

A l'ouest de Grand-Narrows, M. John McKeen et M. Duncan McDonald sont occupés à faire l'estimation des terrains. Ils réussissent généralement à s'arranger avec les propriétaires, mais aux deux extrémités de cette division il se rencontre un certain nombre de propriétaires avec lesquels ils ne peuvent s'entendre. Je m'attends que les affaires auront à être portées devant la cour de l'échiquier. L'agent du ministère de la justice est à préparer les contrats de vente pour tous les terrains relativement auxquels on a pris des arrangements avec les propriétaires.

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

COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef et gérant général des chemins de fer de l'Etat.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire du département des chemins de fer et canaux.

ANNEXE No 6.

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET GÉRANT GÉNÉRAL DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

OTTAWA, 10 novembre 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport des progrès accomplis jusqu'à cette date par les chemins de fer qui ont obtenu du gouvernement fédéral une subvention de tant du mille en argent.

Le tableau suivant indique ceux qui sont terminés et ceux qui sont en voie de construction, avec les montants payés dans chaque cas et les sommes qui restent encore à toucher.

No.	Chemin de fer.	Subvention.	Chemin terminé. — Montant payé.	En voie de construction. — Montant payé.	Reste à toucher.	Date des contrats.
		\$	\$	\$	\$	
1	Albert Southern.....	51,200	.....	1,000	50,200	23 mai 1885.
2	Baie des Chaleurs.....	620,000	.....	270,000	350,000	7 nov. 1885.
3	Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie.....	128,000	.....	.....	128,000	16 juillet 1886.
4	Boucoucher et Moncton.....	102,400	.....	40,480	61,920	14 sept. 1886.
5	Belleville et North Hastings.....	22,400	.....	Rien.	22,400	Contrat à signer.
6	Jonction de Beauharnois.....	96,000	.....	Rien.	96,000	do
7	Atlantique Canadien.....	134,400	.....	92,864	41,536	{ 29 déc. 1885. 12 juillet 1886.
8	Caraquette.....	224,000	.....	170,000	54,000	20 janv. 1885.
9	Central.....	128,000	.....	Rien.	128,000	7 juillet 1886.
10	Comté de Drummond.....	96,000	.....	Rien.	96,000	Contrat à signer.
11	Dominion Lime Co.....	15,360	.....	Rien.	15,360	12 oct. 1887.
12	Erié et Huron.....	96,000	96,000	.....	Rien.	27 août 1885.
13	Elgin, Petitoodiac et Havelock.....	38,400	38,400	.....	Rien.	25 mai 1885.
14	Grand Nord.....	83,688	.....	25,088	57,600	{ 14 février 1885. 19 août 1887.
15	Grand Est.....	19,200	19,200	.....	Rien.	12 octobre 1886.
16	Jonction de Guelph.....	51,200	.....	Rien.	51,200	5 nov. 1887.
17	Embranchement d'Harvey.....	9,600	.....	Rien.	9,600	3 octobre 1887.
18	Iroindale, Bancroft et Ottawa.....	160,000	.....	15,000	145,000	19 août 1886.
19	International.....	152,960	152,960	.....	.....	20 juillet 1883.
	Joggins.....	42,400	.....	Rien.	42,400	{ 30 nov 1886. 13 oct. 1887.
21	Kingston et Pembroke.....	48,000	48,000	.....	Rien.	5 mars 1885.
22	L'Assomption.....	11,200	11,200	.....	Rien.	16 sept. 1886.
23	Lac Témiscamingue.....	25,600	.....	17,400	8,200	25 nov. 1885.
24	Leamington et Sainte-Claire.....	51,200	.....	Rien.	51,200	3 mai 1886.
25	Montréal et Sorel.....	71,472	.....	69,922	1,550	14 octobre 1885.
26	Jonction de Montréal et Champlain.....	30,000	30,000	.....	Rien.	1er oct. 1885.
27	Montréal et Lac Maskinongé.....	32,000	.....	Rien.	32,000	29 sept. 1887. { 21 déc. 1884. 26 nov. 1885.
28	Nord et Ouest.....	312,000	.....	230,000	82,000	14 août 1886. 12 mai 1887. 12 août 1887.

ETAT des sommes payées en argent aux chemins de fer.—Fin.

No.	Chemins de fer.	Subvention.	Chemin terminé. — Montant payé.	En voie de construction. — Montant payé.	Reste à toucher.	Date des contrats.
		\$	\$	\$	\$	
29	Jonction du Nord et du Pacifique.....	1,320,000	.....	1,284,400	35,600	12 avril 1884.
30	Napanee, Tamworth et Québec	39,600	89,600	.....	Nil.	31 déc. 1883.
31	Nouv.-Brunswick et Prince-Edouard	113,440	.....	97,440	16,000	18 mai 1886.
32	Central de la Nouvelle-Ecosse.....	108,800	.....	Nil.	108,800	17 oct. 1887.
33	Ontario et Pacifique	281,600	.....	Nil.	281,600	27 juillet 1886.
34	Jonction de Pontiac et du Pacifique.	272,000	.....	150,670	121,330	22 déc. 1884.
35	Québec Central	211,200	.....	60,342	150,858	2 août 1884.
36	Québec et lac Saint-Jean.....	775,095	.....	647,284	127,811	{ 4 sept. 1883. 10 fév. 1886.
37	Saint-Louis, Richibouctou.....	22,400	22,400	.....	Nil.	5 mai 1885.
38	Saint-Laurent et Basses-Laurentides	217,600	.....	92,813	124,787	20 fév. 1886.
39	Vallée de Stewiacke et Lansdowne ...	80,000	.....	Nil.	80,000	17 déc. 1886.
40	Toronto, Grey et Bruce	16,000	.....	Nil.	16,000	20 janvier 1887.
41	Témiscouata	498,000	.....	110,194	387,806	21 juin 1886.
42	Ontario-Ouest et Pacifique.....	64,000	.....	60,000	4,000	2 nov. 1886.
	Total	6,921,415	507,760	3,434,897	2,978,758	

On voit ainsi que sur le nombre de compagnies de chemins de fer qui ont obtenu une subvention de tant du mille en argent, 42 ont passé contrat de construction en conformité des actes de subvention; sur ce nombre 9 ont terminé leur chemin et reçu le montant total de leur subvention, s'élevant en tout à \$507,760, et il en reste 33 dont les travaux sont en voie; 18 sont avancés dans ces travaux et ont reçu \$3,434,897, tandis que 15 ont passé contrat mais n'ont pas fait encore assez de travaux pour recevoir aucune partie de leur subvention.

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

COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef et gérant général des chemins de fer de l'Etat.

M. A. P. BRADLEY,

Secrétaire du département des chemins de fer et canaux.

ANNEXE No 7.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,

BUREAU DE L'INGÉNIEUR SURINTENDANT,

MONTREAL, 23 novembre 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport sur les divers travaux dont j'ai le contrôle, pour l'exercice 1886-87 clos le 30 juin dernier, en conformité de votre lettre n° 72335.

Ces travaux sont : le canal Lachine et le canal Beauharnois sur le fleuve Saint-Laurent, le canal Chambly et l'écluse et le barrage de Saint-Ours, sur la rivière Richelieu.

Ces canaux ont été maintenus en bon état ; aucun accident n'est arrivé et le trafic n'a subi aucune interruption.

Au présent rapport sont annexés des états des recettes pour amendes, dommages, etc., ainsi que des bordereaux mensuels donnant le maximum et le minimum des niveaux constatés aux extrémités d'amont et d'aval de chaque canal et à chacun des buses de l'écluse de Saint-Ours.

CANAL LACHINE.

Ce canal a été fermé le 30 novembre 1886, non pas à cause de la glace, mais à défaut de trafic. L'eau en a été retirée le 21 août 1887 et introduite de nouveau le 4 mai. Le 5 mai au matin la navigation était ouverte. Pendant que le canal était à sec toutes les réparations nécessaires au-dessous du niveau ordinaire de l'eau ont été faites.

Pendant tout le cours de l'année l'eau a été maintenue dans tous les biefs à un niveau favorable pour la navigation en même temps que pour les fins industrielles. Le trafic n'a souffert dans le cours de l'année aucun retard quelconque ; et il n'y a pas non plus eu lieu d'imposer aucune amende aux navires qui ont fréquenté le canal, vu qu'il n'y a eu ni dommages causés aux constructions ni violations de règlements ; ce qui est, dans une grande mesure, dû à l'application qu'apportent les employés du canal à l'exercice de leurs fonctions.

Le trafic a été actif sur le canal. A part le commerce de l'Ottawa et du Richelieu, une grande partie de celui du bas du Saint-Laurent et des provinces maritimes, passe par le canal et en augmente considérablement le mouvement ; le nouveau bassin N° 1 et le bassin Wellington sont même presque constamment employés par des bâtiments de mer, en contenant même jusqu'à douze à la fois occupés à décharger leurs cargaisons de houille, de sucre, de poissons, d'huile, ou de fer, et à prendre en échange des chargements de bois, de phosphate, de farine, de lard et autres marchandises.

Les navires qui fréquentent ces deux bassins peuvent charger jusqu'à un tirant de 18 pieds d'eau ; dans tous les autres bassins et par tout le canal proprement dit, le tirant réglementaire est de 12 pieds.

Toutes les constructions et tous les appareils faisant partie de ce canal ont été maintenus dans le meilleur état possible, excepté le vieux pont tournant situé immédiatement en amont de l'écluse N° 5 à Lachine et qui ne saurait être réparé. Il va falloir le remplacer l'hiver prochain par un pont neuf différent sous le rapport du dessin et des dimensions.

Le pont du chemin de halage à l'entrée de ce qu'on appelait le Priest's Basin, du côté sud du canal, immédiatement en aval de l'écluse N° 3, est dans un état dangereux et devrait être renouvelé.

La rivière Saint-Pierre qui traverse dans toute sa longueur la contrée connue sous le nom des marais du canal Lachine, de même que la nouvelle tranchée pratiquée dans ces terrains en 1878 par le département, et tous les fossés d'écoulement ont été maintenus en excellent état.

Les machines et appareils destinés à l'éclairage du canal par l'électricité depuis l'entrée d'aval jusqu'à l'écluse N^o 3, ont été terminés en juillet 1886. L'éclairage est d'après le système incandescent d'Edison. L'ouvrage a été fait à l'entreprise par la Compagnie Royale de Lumière Electrique, de Montréal, et a été remis aux autorités du canal le 1er septembre suivant. Il y a 160 flambeaux de 50 bougies distribuées à intervalles de 150 pieds, sur la ligne du canal à partir de l'écluse N^o 1 jusqu'à l'écluse N^o 3, et autour des bassins entre ces deux points.

L'éclairage a été aussi satisfaisant que peut l'être le système incandescent, que je considère mieux approprié à l'éclairage d'intérieurs, mais qui ne peut être comparé pour l'intérieur au système dit *arc light*. Cette opinion est partagée par le commerce en général, qui préférerait des *arc lights*, comme dans le port de Montréal. Je suis d'avis qu'il faudra en venir à adopter ce dernier système.

NOUVELLES CONSTRUCTIONS.

Bômes dans le bassin à bois.

Dans le cours de l'hiver 4 000 pieds de longueur de barrages flottants ont été construits pour protéger les billots, etc., dans le bassin à bois, à la nouvelle entrée du canal à Lachine.

Sur une longueur de 480 pieds, ces bômes, qui sont très exposés aux vents et aux tempêtes, sont formés de quatre pièces de bois de pin de 12 pouces sur 12 pouces, retenues à 3 pouces les unes des autres par des traverses d'épinette rouge à des intervalles de 6 à 8 pieds, bien boulonnées et assujéties aux extrémités par des chaînes passant autour de ferrures pliées et boulonnées solidement à l'extrémité de chaque bôme.

Le reste de ces barrages, soit, une longueur de 3,520 pieds, sont composés de trois pièces assemblées comme ci-dessus.

Ils ont été mis en place à l'ouverture de la navigation en mai dernier, et ont été d'un grand avantage pour le commerce du bois.

Rue du Moulin.

Un crédit de \$10,300 ayant été voté pour macadamiser la partie de la rue du Moulin qui règne entre le pont n^o 1 et la rue Saint-Etienne, les travaux ont été commencés en août 1886 et terminés en janvier 1887.

Ces travaux ont été d'un grand avantage non seulement pour les manufactures qui se trouvent sur cette rue, mais encore pour le commerce considérable qui vient de la Pointe Saint-Charles, cette rue offrant la principale entrée de la ville aux commerces de la houille et des animaux.

Ponts de piétons.

Des ponts de piétons ont été ajoutés au pont de la rue Wellington et au pont n^o 3 de la rue Saint-Gabriel: un pont simple de 5 pieds de largeur au premier et deux ponts de 4 pieds de largeur au second.

Ils ne nuisent aucunement au passage des navires, et sont d'une grande utilité pour le public, qui en témoigne beaucoup de satisfaction.

CANAL BEAUHARNOIS.

Ce canal a été fermé le 1er décembre 1886, et rouvert à la navigation le 3 mai 1887. Il n'y est arrivé aucun accident, et la navigation n'a conséquemment subi aucune interruption dans le cours de l'exercice.

ÉCLUSES ET PORTES.

On a construit et posé une paire de vantaux à l'extrémité d'aval de l'écluse n^o 12, et une autre à l'extrémité d'amont de l'écluse n^o 7.

On a transporté aux ateliers et démonté deux paires de vantaux ; on a commencé une porte pour l'extrémité supérieure de l'écluse n° 10, et toutes les autres portes ont été tenues en bon état.

Les musoirs des écluses nos 7 et 11, qui avaient été avariés, ont été réparés.

PONTS.

On a construit et mis en place deux ponts tournants : l'un à l'écluse n° 10 et l'autre à l'écluse n° 11.

On a dû faire des réparations considérables au pont tournant de l'écluse n° 7 et à celui de Saint-Timothée.

On a posé de nouveaux ponts sur les déversoirs de trop-plein aux écluses nos 6 et 7.

Plusieurs ponceaux pour le service des fermes ont été construits sur les fossés latéraux du côté sud du canal ; et tous les ponts ont été tenus en bon état.

LEVÉES, DIGUES, BARRAGES, ETC,

La digue de Hungry-Bay a considérablement souffert dans le cours de l'année. Il a été déposé sur la longueur de la digue environ deux cents toises de pierre qui seront utilisées pour exhausser cette construction là où il y aura lieu, de façon à amoindrir les dommages causés aux propriétés avoisinantes, en même temps qu'à améliorer la chaussée.

Les levées du canal ont été maintenues en bon état. Les talus ont été réparés. Le chemin de halage, du côté du nord, a été nivelé, macadamisé sur une distance de près de six milles, et recouvert de gravier.

Les puisards d'aqueducs, les décharges et les fossés latéraux ont été nettoyés dans le cours de l'été dernier, et débarrassés de la neige et de la glace au printemps.

Les mauvaises herbes ont été fauchées des deux côtés du canal à la saison convenable.

Trois piliers d'amarrage, l'un de 50 pieds sur 12, et deux de 20 pieds sur 12, ont été construits à l'entrée d'aval du canal.

La jetée à l'entrée inférieure a aussi subi des réparations considérables.

Deux nouveaux poteaux de défense ont été placés aux écluses nos 6 et 8, et une défense a été renouvelée à l'écluse n° 13. Soixante et quinze poteaux d'amarrage ont été posés du côté du nord du canal où il y en avait besoin.

BÂTIMENTS, CLÔTURES, ETC.

Les toits des maisons des éclusiers aux écluses n° 12 et 13, et de la maison de l'éclusier à l'écluse n° 6, ont été recouverts en bardeau. Des chambres ont été faites dans le haut des maisons des éclusiers aux nos 6, 7, 9, 10 et 12. L'intérieur de toutes les maisons a été peinturé à neuf. Les ouvriers chargés des réparations y ont mis près de deux mois.

L'atelier a été lambrissé à l'intérieur en madriers emboutés. On a posé dans la scierie une roue pour le halage du bois.

Des maisonnettes de gardiens ont été construites aux écluses nos 6, 7, 8, 9, 11 et 12. Ces petits bâtiments sont bien finis, et ont été peinturés à l'intérieur et à l'extérieur.

Il va falloir approfondir les biefs en aval des écluses nos 11, 12, 13 et 14, et on se propose d'employer à cette fin en mai prochain le nouveau dragueur en voie de construction sur le canal Lachine.

CANAL CHAMBLY.

Ce canal a été fermé par la glace le 1er décembre 1886, et a été rouvert le 5 mars 1887. Il n'est arrivé ni accident ni interruption de la navigation ; et il n'y a pas eu lieu d'imposer d'amendes ni d'exiger aucun paiement de dommages.

Les travaux exécutés dans le cours de l'exercice se divisent en deux catégories : Réparations ordinaires, et Travaux imputables sur le revenu.

RÉPARATIONS.

Les jetées conductrices aux entrées d'amont et d'aval, à Chambly et à Saint-Jean, qui avaient souffert pendant les crues du printemps 1886, ont subi des réparations considérables.

La jetée de l'entrée d'aval, à Chambly, qui avait été réparée l'automne dernier, a résisté à la crue des eaux de 1887, mais afin de la mieux protéger contre la glace, on a l'intention de revêtir la face de l'ouest, c'est-à-dire celle qui est contre le courant, en madriers de deux pouces posés perpendiculairement.

Quant à celle d'amont, à Saint-Jean, elle a été si maltraitée par la glace du printemps dernier qu'il faut la reconstruire entièrement cet été. Un crédit de \$600 a été voté à cette fin.

On a fait d'importantes réparations aux ateliers du canal, ainsi qu'aux bâtiments occupés par les employés du canal et à leurs dépendances. Plusieurs de ces bâtiments sont dans un mauvais état et demandent de fortes réparations.

L'ancien atelier situé vis-à-vis le bureau du canal, et qui menaçait ruine, a été transporté au chantier du canal, entre les écluses nos 6 et 7, du côté nord-est du canal, et converti en un bon hangar pour le ciment et autres matériaux.

Quatre paires de vantaux pour les écluses nos 2, 8 et 9 ont été posées dans le cours de l'exercice. Une autre paire de vantaux pour l'écluse n° 4 a été construite en juin et mise en place le 10 juillet 1887.

Il est à propos de mentionner ici qu'en conséquence des différences de largeur entre les écluses de ce canal, il est nécessaire d'avoir en cas d'accident, au moins huit différentes grandeurs de portes de rechange dont le coût varie de \$800 à \$1,500, mais dans un but d'économie nous utilisons les vieilles portes, qui une fois réparées et mises en place, durent environ dix ans.

L'élargissement du chemin public entre le canal et la ferme de Mullarky, auquel il avait été pourvu dans le budget, a été exécuté dans le cours de l'hiver, mais vu la nature marécageuse du terrain, les travaux ont été difficiles à faire. Ils ont néanmoins été accomplis de manière à satisfaire le public voyageur et particulièrement M. Mullarky, qui depuis des années demandait avec instances l'exécution de ces travaux vis-à-vis sa propriété.

Le garde corps qui règne entre le pont n° 3 et Saint-Jean, a été réparé comme d'habitude où il était nécessaire, mais à l'avenir au lieu de réparer le garde-corps en bois, qu'il est très dispendieux de maintenir en état, on se propose de le remplacer par un câble d'acier de $\frac{3}{4}$ de pouce retenu par une ferrure au sommet de chaque piquet. Cela ne coûtera pas plus que le garde-corps en bois et durera beaucoup plus longtemps.

À la clôture de la navigation, le 1er décembre dernier, des garde-corps provisoires ont été placés aux abords des trois ponts publics du canal pour empêcher les accidents pendant l'hiver.

Dans le cours de l'hiver un pont tournant de chemin de fer a été construit sur le canal par la Compagnie du chemin de fer Atlantique et Nord Ouest entre l'écluse n° 1 et le pont de Jones, à Saint-Jean, en conformité des plans soumis au préalable à l'approbation du département. La construction de ce pont n'a nui en rien à la navigation du canal.

Les levées, écluses, portes, aqueducs, ponts et fossés, ont été réparés partout où il y a eu besoin, et de façon à assurer parfait service.

Un cordon en bois de 2,500 pieds de longueur sur 1 pied de côté a été posé sur le sommet du mur du côté sud entre les écluses nos 6 et 7.

Sept mille trois cent quatre-vingts pieds de fossés ont été nettoyés.

Neuf ponts sur le chemin public et sur le chemin de halage ont été reconstruits en partie et réparés.

Les toits des maisons des éclusiers des écluses nos 7, 8 et 9, de même que celui de la maison du gardien du pont, ont été recouverts en tôle peinte dite Canada plate.

La maison de l'éclusier à l'écluse n° 6 a été lambrissée à l'intérieur.

Neuf poteaux ont été posés pour de nouveaux reverbères. Quarante-cinq poteaux d'amarrage ont été placés à différents endroits.

Le déversoir en aval de l'écluse n° 6 a été reconstruit entièrement. Les cinq phares ont aussi reçu quelques réparations.

La levée du canal à l'île Thérèse, qui avait été minée par les rats musqués à trois différents endroits, a été réparée à temps pour éviter tout retard à la navigation.

A la fermeture de la navigation, le 1er décembre dernier, le surintendant a fait un inventaire de tous les matériaux, l'outillage, et les propriétés du canal. Il en a été envoyé un exemplaire à ce bureau, où il est gardé en dépôt. Cette innovation aura pour résultat, je l'espère, d'importantes économies, et permettra de tenir la vue sur de petits objets qui pouvaient ci-devant facilement se perdre. Je me propose d'introduire cette pratique dans l'administration des autres canaux sous mon contrôle.

TRAVAUX IMPUTABLES SUR LE REVENU.

Le dragueur à vapeur a été employé depuis le 1er août 1886 jusqu'au 1er juillet 1887, à approfondir le plafond du canal à différents endroits, et à faire des lieux d'évitement pour les navires. Ces lieux d'évitement sont signalés par des poteaux indicateurs placés à chacune de leurs extrémités la plus élevée des deux rives.

Les navires employés au dragage ont été visités complètement et réparés dans le cours de l'hiver. Deux chalans ont été construits pour le nouveau dragueur en voie de construction sur le canal Lachine, ainsi qu'un grand chalan (80 sur 19) avec monte-charge à chaque extrémité pour le déchargement plus rapide des déblais. On a aussi construit un chalan pour être employé à la réparation des levées.

La coque du dragueur et ses quatre chalans ont subi des radoubs considérables, et ont été calfatés et peints à neuf.

A l'exception des deux nouveaux chalans pour le nouveau dragueur, tous ces bâtiments sont employés au dragage et à la réparation des berges entre Saint-Jean et l'île Sainte-Thérèse.

Ce qu'il y a eu de plus à redouter cette année a assurément été le danger dont le chenal entre Saint-Jean et l'île Sainte-Thérèse a été menacé par la crue sans précédent des eaux de la rivière Richelieu. Sur une distance de trois grands milles la levée a été en partie emportée, le mur en pierre sèche faisant face à la rivière étant presque entièrement dérangé, à tel point qu'en certains endroits le chemin de halage n'avait plus guère que neuf ou dix pieds de largeur.

Les mesures ont été immédiatement prises pour faire les réparations nécessaires et protéger cette partie du canal contre le renouvellement des mêmes dangers. Un crédit spécial additionnel de \$12,500 a été demandé et voté à cette fin.

On a ouvert des carrières, acheté de la pierre de différentes sources, et envoyé sur les lieux une équipe spéciale reconstruire la levée avariée. Les travaux se poursuivent rapidement et de façon à assurer d'une façon permanente la sûreté de cette partie du canal contre les hautes eaux du Richelieu.

Vu la hauteur extraordinaire des eaux ce printemps, la somme de \$2,000 qui avait été votée à l'effet de débarrasser le canal de certains rochers au moulin de l'île Sainte-Thérèse et vis-à-vis la ferme Charland à Saint-Jean, n'a pu être employée. Ces deux endroits sont dangereux pour les bâtiments, et les travaux devront se faire l'année prochaine si les circonstances le permettent.

J'ai fait en date du 24 octobre dernier un rapport spécial sur l'opportunité de construire un nouveau déversoir en amont de l'écluse n° 2 et de modifier les piliers du pont n° 1 à l'extrémité d'aval de l'île Sainte-Thérèse de façon à recevoir des poutrelles dans le but de faciliter l'écoulement rapide des eaux de la partie du canal qui se trouve entre ces deux points. Je prends la liberté de représenter encore l'urgence qu'il y a de porter au budget la somme nécessaire pour ces travaux.

Le dernier exercice accuse une augmentation considérable dans le nombre des navires qui fréquentent ce canal, et les importants travaux qui sont commencés et en projet vont mettre le canal Chambly en mesure de répondre aux besoins du commerce d'ici à ce que les relations commerciales toujours croissantes entre le Canada et les États-Unis nécessitent son agrandissement.

Je dois faire mention spéciale de la manière habile et judicieuse dont le nouveau surintendant, M. Benoit, conduit les affaires du canal. M. Benoit a fait plusieurs

réformes nécessaires dans le personnel, et a montré par son administration qu'il est éminemment propre à remplir la charge pleine de responsabilité qu'il occupe.

ÉCLUSE ET BARRAGE DE SAINT-OURS.

Cette écluse a été fermée à la navigation le 30 novembre 1886, et rouverte le 2 mai 1887.

Dans le cours de juillet et d'août 1886, pendant qu'on ajustait les portes, de légers retards ont été causés au trafic, se montant en tout à trois heures et quinze minutes.

Il n'y a pas eu d'accidents, et il n'y a pas eu lieu d'imposer d'amendes pour violation de règlement.

Le radier de l'écluse a été débarrassé de sable et de gravier, et les fuites sous les buses des portes ont été arrêtées avec trois chargements de barge de gravier. Les portes ont aussi été exhaussées et ajustées.

La reconstruction de la porte d'amont commencée dans le cours de l'hiver a été terminée en septembre 1886.

Afin de garantir les piliers en amont et en aval de l'écluse contre les effets de la glace, vingt-quatre poteaux ont été placés sur les quatre côtés des six nouveaux piliers, et on a posé des chaînes de chaque côté des autres, au nombre de seize. Les vieux piliers ont subi des réparations considérables dans le cours de l'année.

De chaque côté de l'écluse la levée qui avait été avariée par les hautes eaux du printemps a été réparée avec du gravier.

On a fait quelques légères réparations nécessaires au revêtement du barrage.

Pour prévenir des dommages, on a coupé la glace autour des piliers et des portes de l'écluse, et mis des poids aux portes pour les empêcher d'être soulevées par les eaux du printemps.

Une quantité de bois reçue de Montréal pour servir aux réparations de l'écluse, a été déchargée, charroyée et mise à l'abri.

Les barrages flottants ont été enlevés à l'automne et replacés au printemps.

On a construit vingt-quatre brouettes et réparé la sonnette.

On a réparé la maison du surintendant, ainsi que les dépendances et les clôtures.

Cette écluse, à laquelle il n'a pas été fait d'autres travaux que les réparations ordinaires nécessaires à son entretien, depuis qu'elle a été terminée en 1849, commence à donner des signes de faiblesse, et il lui faudra bientôt des réparations importantes.

J'ai l'intention d'inclure une somme à cette fin dans mes prévisions budgétaires pour le prochain exercice.

Dans le cours de l'été prochain on pourra construire les côtés des batardeaux nécessaires en ménageant pour les navires un passage qui pourra être fermé après la clôture de la navigation en novembre 1888.

RIVIÈRE RICHELIEU.

La levée hydrographique de la rivière Richelieu, entre Saint-Jean et Rouse's Point, a été continuée durant l'année. Je joins au présent rapport celui de M. L. G. Papineau, I. C., et A. P., sur le sujet.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

E. H. PARENT,

Ingénieur surintendant.

M. A. P. BRADLEY,

Secrétaire du département des chemins de fer et canaux.

[1887]

CANAL LACHINE.

ÉTAT du montant perçu pour loyers d'emplacements pour bois de chauffage et hivernage de bâtiments, pour l'exercice terminé le 30 juin 1887.

Date.	Items.	Montants.
		\$ cts.
1886-87.....	Bois de chauffage	795 38
	Hivernage de bâtiments	101 72
	Total	897 10

JOHN O'NEILL,

Percepteur.

BUREAU DU CANAL,
MONTRÉAL, juillet 1887.

CANAL LACHINE.

ÉTAT du montant perçu pour l'usage du bassin et des levées, bois de chauffage, etc., pour l'exercice terminé le 30 juin 1887.

Date.	Items.	Montants.
		\$ cts.
1886-87.....	Bassins	1,293 47
	Bois de chauffage	59 07
	Levées	27 00
	Amendes	5 00
	Total	1,384 54

J. B. DESCHAMPS,

Pour le percepteur.

BUREAU DU CANAL,
LACHINE, juillet 1887.

CANAL BEAUHARNOIS.

ÉTAT des amendes et dommages perçus durant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

Date.	Nom du bâtiment.	Nom du propriétaire.	Amendes.	Dom- mages.	Totaux.
1886.			\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
4 oct.....	Barge "Marie-Immaculée".	C. Champagne	10 00	.....	10 00
18 do	Barge "Texas"	Geo. Tait.....	.....	40 00	40 00
6 déc.....	Barge "Détroit".....	M. T. Cox.....	.....	20 00	20 00
		Totaux.....	10 00	60 00	70 00

J. F. BEIQUE,

Surintendant.

BUREAU DU CANAL,

MELOCHEVILLE, juillet 1887.

CANAL LACHINE.

ÉTAT indiquant les niveaux de l'eau sur le busc de l'écluse n° 1, à l'entrée inférieure, et celui de l'écluse n° 5, à l'entrée supérieure, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887. (D'après les rapports de l'éclusier.)

Mois.	Ecluse n° 1, busc d'aval.		Ecluse n° 5, busc d'amont.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1886.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.
Juillet.....	20 7	19 4	13 2	12 3
Août.....	19 6	18 1	12 3	11 6
Septembre.....	18 3	17 10	11 6	11 2
Octobre.....	18 3	17 10	11 8	11 0
Novembre.....	18 9	17 8	11 11	11 0
Décembre.....	33 6	18 0	12 5	11 0
1887.				
Janvier.....	32 5	28 7	12 7	10 7
Février.....	30 3	27 1	13 6	11 4
Mars.....	30 3	28 10	12 7	11 0
Avril.....	40 11	27 7	15 4	11 0
Mai.....	27 0	22 9	16 4	14 2
Juin.....	22 7	19 8	14 2	12 7

CANAL BEAUHARNOIS.

ETAT indiquant les niveaux de l'eau sur le busc de l'écluse n° 6, à l'entrée inférieure, et celui de l'écluse n° 14, à l'entrée supérieure, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887. (D'après les rapports de l'éclusier.)

Mois.	Ecluse n° 6, busc d'aval.		Ecluse n° 14, busc d'amont.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1886.	Pds. pcs.	Pcs. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.
Juillet.....	13 5	12 8	13 0	12 6
Août.....	12 6	11 0	12 10	12 3
Septembre.....	11 0	10 11	12 4	11 11
Octobre.....	11 0	10 9	13 0	11 7
Novembre.....	10 8	10 5	12 7	11 5
Décembre.....	11 3	10 8	13 2	12 1
1887.				
Janvier.....	21 6	12 8	12 10	11 11
Février.....	22 0	18 6	13 5	12 0
Mars.....	22 0	17 3	12 10	12 2
Avril.....	17 0	16 2	14 6	12 3
Mai.....	16 10	14 6	13 7	12 10
Juin.....	14 5	13 7	13 0	12 8

CANAL CHAMBLY.

ETAT indiquant les niveaux de l'eau sur le busc de l'écluse n° 9, à l'entrée inférieure, et celui de l'écluse n° 1, à l'entrée supérieure, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887. (D'après les rapports de l'éclusier.)

Mois.	Ecluse n° 9, busc d'aval.		Ecluse n° 1, busc d'amont.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1886.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.
Juillet.....	10 9	9 9	8 6	8 0
Août.....	9 9	8 11	8 1	7 4
Septembre.....	9 0	8 2	8 10	7 1
Octobre.....	8 8	8 1	8 9	7 0
Novembre.....	12 0	8 2	10 0	7 0
Décembre.....	16 7	11 8	9 2	8 9
1887.				
Janvier.....	17 7	12 10	9 2	8 9
Février.....	18 7	15 10	9 7	8 10
Mars.....	19 0	16 1	9 6	9 2
Avril.....	25 2	16 0	11 8	9 1
Mai.....	21 3	15 5	12 4	11 0
Juin.....	15 4	12 6	11 4	9 5

ECLUSE SAINT-OURS.

ETAT indiquant les niveaux de l'eau sur les buses de l'écluse Saint-Ours, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887. (D'après les rapports de l'éclusier.)

Mois.	Buse d'aval.		Buse d'amont.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1886.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.
Juillet	11 4	9 11	9 9	8 10 $\frac{1}{2}$
Août.....	10 4	8 6	8 10	8 3 $\frac{1}{2}$
Septembre.....	9 4	8 3	8 5	7 10
Octobre.....	9 5	7 11	8 7	7 11
Novembre.....	10 6	8 2	10 6	8 0
Décembre.....	13 11	11 5	10 7	9 6
1887.				
Janvier.....	13 0	11 3	10 0	8 7
Février.....	15 8	12 5	11 9	10 0
Mars.....	15 4 $\frac{1}{2}$	14 3	11 7	10 5
Avril.....	25 8	14 5	21 1 $\frac{1}{2}$	10 2
Mai.....	21 10	15 7	17 7	12 9
Juin.....	15 2 $\frac{1}{2}$	11 4	12 7	10 8

SAINT-JEAN, QUÉ., 26 novembre 1887.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel sur les travaux dont je suis chargé sous votre contrôle, pour l'exercice 1886-87.

Ces travaux consistent dans la levée hydrographique de la rivière Richelieu, sur laquelle j'ai déjà eu l'honneur de vous faire rapport en 1886 et en 1885.

Au commencement de l'exercice, en juillet 1886, on a commencé les travaux sur le terrain par la levée de la partie de la rivière immédiatement en aval des rapides, à Saint-Jean. La topographie et la triangulation de la section ont été faites pour servir à un plan qui sera exécuté lorsqu'on aura fait les sondages et pris les niveaux.

En septembre 1886, on a interrompu ces travaux pour reprendre la levée du haut de la rivière, entre l'île aux Frênes et la frontière des États-Unis.

Le chenal a été sondé et examiné sur toute sa longueur, et avec un soin particulier à un endroit un peu en aval de la frontière, où gît un haut-fond rocheux à peu de profondeur, en ligne avec les phares d'alignement de l'île aux Frênes et de l'île du Sang (*Bloody Island*). Nous avons aussi relevé les terrains marécageux qui bordent la rive ouest et s'étendent en plusieurs endroits du côté de l'est.

Cette levée des basses terres, qui n'avait pas été faite dans les travaux précédents, a été poussée jusqu'à l'île de l'Hôpital, sur une distance de huit milles de la frontière, des deux côtés de la rivière.

Les travaux sur le terrain ont été suspendus le 27 novembre, à cause du froid, et les mois de l'hiver ont été employés à porter sur le papier les plans des levées exécutées, et à réduire à une plus petite échelle les plans de l'année précédente, dans le but de préparer une carte générale du haut de la rivière.

Les travaux sur le terrain ont été repris de nouveau en juin 1887, aussitôt que l'état de la rivière nous a permis de déterminer les limites des terres cultivées entre Saint-Jean et l'île aux Noix.

Ces travaux ont été continués durant l'été de 1887, pendant lequel a été terminée la levée hydrographique complète de la rivière Richelieu entre Saint-Jean et la frontière des États-Unis. Quand les cartes de cette levée seront finies, nous serons en mesure de présenter un rapport complet des résultats obtenus, en même temps qu'une carte marine de cette partie de la rivière.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

L. G. PAPINEAU.

M. E. H. PARENT,
Ingénieur surintendant des canaux de Québec,
à Montréal.

ANNEXE No 8.

CANAL DE LA RIVIÈRE OUTAOUAIS.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR-SURINTENDANT,
OTTAWA, 5 août 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus mon rapport annuel, pour l'exercice terminé le 30 juin dernier, sur les travaux de construction et d'entretien relatifs aux canaux de la rivière Outaouais.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. STARK,
Ingénieur surintendant.

A. P. BRADLEY, écr,

Secrétaire du département des chemins de fer et canaux.

CANAL SAINTE-ANNE.

CONSTRUCTION.

Le seul ouvrage fait ici sous le chef de construction, a été l'approfondissement et le redressement de l'entrée du canal en amont des écluses, donnés à l'entreprise à MM. E. E. Gilbert et Fils. Ce double travail est aujourd'hui virtuellement achevé, car il ne reste plus qu'à faire enlever par des plongeurs les fragments détachés de roche du fond de la tranchée. Ce sera complètement fini dans le cours de ce mois.

ENTRETIEN.

La clôture de la navigation a eu lieu ici le 27 novembre 1886, et celle-ci s'est ouverte le 4 mai 1887.

Depuis cette date elle n'a pas éprouvé d'interruption ni d'accident. La navigation des trains de bois n'a été que temporairement embarrassée par la construction, au travers du chenal qu'elle suit, de la grande ouverture du pont du chemin de fer Canadien du Pacifique, ce qui a nécessité le passage par coupons des trains de bois dans l'écluse.

On a fait les réparations ordinaires aux portes d'écluses, aux bâtiments, etc., et on a renouvelé en grande partie le long barrage en amont de l'ancienne écluse. Les piliers du chenal qui traverse la rivière jusqu'à l'île Perrot ont eu aussi les réparations qu'il fallait, on a fait quelques renouvellements nécessaires d'estacades de défense, et on s'est procuré un chalan de levage neuf.

CANAL CARILLON.

CONSTRUCTION.

Sous le chef de construction, il n'a rien été fait sur ce canal pendant le dernier exercice.

ENTRETIEN.

Le canal a été fermé par la glace le 30 novembre 1886, et rouvert à la navigation le 2 mai 1887.

Les écluses et tout ce qui s'y rattache sont ici en bon ordre ; les seules dépenses qu'on a jugées nécessaires ont été faites pour renouveler des chaînes, réparer les mécanismes, et pour du peinturage.

On a jugé nécessaire de régaler et de macadamiser dans une certaine mesure le chemin de halage, originairement formé d'argile dure et qui devenait extrêmement molle par les temps humides, cette amélioration est maintenant complétée.

Toutes les réparations nécessaires ont été aussi faites sur les chemins, clôtures et ponts de l'Etat. D'un bâtiment, construit d'abord par l'artillerie pour servir de bureau, on a fait une maison convenable pour loger le péager du canal ici, besoin qui se faisait grandement sentir. Elle est à présent sur le point d'être achevée.

CANAL GRENVILLE.

CONSTRUCTION.

Durant l'exercice il n'a été rien fait ici sous le chef de construction.

ENTRETIEN.

Les écluses ici sont toutes en bon ordre, et elles n'ont demandé que peu d'ouvrage pendant l'exercice.

Il a fallu faire du jointoiment aux murs, et on a fait les réparations ordinaires aux portes et aux mécanismes.

On a posé quelques ventelles neuves et quelques chaînes neuves.

Il a fallu aussi poser des tiges de suspension neuves sur deux paires de portes.

En ce qui est du canal, on a fait les réparations estimées nécessaires aux bâtiments, chemins de halage, clôtures, etc., et on a construit deux nouvelles maisons d'éclusiers, l'une à l'écluse n° 3 et l'autre à l'écluse n° 4.

La navigation n'a subi dans ces canaux aucune interruption ni retard d'aucune espèce.

Les dates de clôture et d'ouverture du canal Grenville sont les mêmes que pour le canal Carillon, soit le 30 novembre 1886 et le 2 mai 1887.

CANAL CULBUTE.

CONSTRUCTION,

Il n'y a rien été fait en matière de construction.

ENTRETIEN.

Les seuls trajets effectués par ce canal durant l'exercice l'ont été par un ou deux des navires appartenant à la Compagnie d'amélioration du haut de l'Outaouais.

Il a fallu faire quelques renouvellements au coffrage formant les bajoyers pour faire les portes, les mentonnets du mécanisme de suspension ayant cédé.

Le canal a été fermé à la fin de novembre 1886, et rouvert le 1er mai 1887.

D. STARK,

Ingénieur surintendant des C. R. O.

ANNEXE No 9.

CANAL CORWALL.

CORNWALL, 5 août 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport annuel ci-après sur les travaux placés sous ma surveillance, pour l'exercice terminé le 30 juin 1887.

Le canal Cornwall a été entretenu en bon état jusqu'au 8 décembre 1886, date qu'il a été fermé par la glace. Il a été ouvert à la navigation le 4 mai 1887, et tenu en bon ordre jusqu'au 1er juillet dernier.

Les travaux exécutés durant la dernière saison tombent sous le double chef de réparations ordinaires et de construction.

Reconstruit une paire de portes d'aval. Fait des réparations générales à toutes les portes, déversoirs d'alimentation et ponts. Construit un nouveau chalan de 53 pieds sur 14, confectionné six nouvelles courbes de portes et dix rouleaux. Exhaussé la levée et réparé les murs en talus. Curé les contre-fossés et rigoles, et réparé les maisons des éclusiers, etc.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. A. McDONNELL,

Surintendant.

A. P. BRADLEY, écr.,

Secrétaire du département des chemins de fer et canaux.

Ottawa.

ANNEXE No 10.

CANAUX DE WILLIAMSBURGH.

BUREAU DU SURINTENDANT,
MORRISBURGH, 2 août 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport sur le fonctionnement et l'état des canaux de Williamsburgh, pour l'exercice expiré le 30 juin 1887.

Ces canaux, qui sont ceux de la Pointe Farran, du Rapide Plat, de la Jonction de la Pointe-aux-Iroquois, et des Galopes, ont été tenus en bon ordre et sans que la navigation y ait été interrompue durant la saison. Ils ont été fermés le 4 décembre 1886, et rouverts à la circulation le 31 mai 1887.

CANAL DE LA POINTE FARRAN.

Les réparations faites sur ce canal ont consisté à réparer les portes d'écluse et les levées, à poser quelques bateaux d'amarrage, des rouleaux neufs dans les tuyaux de chaînes, à réparer les treuils et à reconstruire une partie du brise-glace au pied du canal, qui avait été endommagé par la débâcle de l'amoncellement de glace au printemps de 1886.

Le port de glace formé en février dernier depuis l'île de Croil jusqu'à la rive canadienne, et l'amoncellement qui s'étendait de cette île jusqu'à la rive américaine, ont causé une embâcle sur une étendue de quelques milles à l'ouest, et dont la débâcle ce printemps a encore gravement endommagé le brise-glace et le pilier. Cet amoncellement a été le pire qu'ait produit dans les environs la crue des eaux. Je n'ai pu jusqu'ici reconstruire ce pilier, mais les réparations nécessaires y seront faites aussitôt après la baisse des eaux, dans les mois d'automne.

CANAL DU RAPIDE PLAT.

Toutes les réparations nécessaires ont été faites aux portes d'écluse, et les berges de ce canal ont été entretenues en bon ordre. On a reconstruit le bassin au pied du canal, et fait des réparations au pilier à la tête du canal; on a aussi posé sur les levées plusieurs nouveaux poteaux d'amarrage.

On a eu quelque difficulté près de l'écluse de prise d'eau de ce canal à tenir le chenal libre de cailloux et d'autres obstructions jetés par les dragueurs employés aux travaux d'amélioration, bien qu'il ait été fait tous les efforts possibles pour empêcher ces embarras.

CANAUX DE LA JONCTION DE LA POINTE AUX IROQUOIS ET DES GALOPS.

Des réparations ont été faites aux portes de l'écluse N° 25; les portes d'amont de l'écluse N° 26 ont été enlevées et refaites; et des pièces neuves ont été posées au chaperon des portes d'amont de l'écluse N° 27. Les ponts tournants des écluses N° 25 et 26 ont été réparés. Le pilier à la tête du canal des Galops, endommagé par la glace au printemps de 1886, a été reconstruit, et toutes les réparations nécessaires ont été faites aux autres piliers de ces canaux. Les berges sont en bon état, et les estacades flottantes du canal de la Pointe-aux-Iroquois ont été bien entretenues.

Le bateau à bouées et le chalan ont été réparés, les bouées sur le fleuve Saint-Laurent, entre Johntown et Dickinson's Landing, dont j'ai la surveillance, ont été remises à leur place ce printemps et on les y a maintenues.

Comme l'eau est restée haute dans le Saint-Laurent pendant la saison, il y a eu une bonne profondeur d'eau dans tous les canaux.

J'annexe un état donnant la profondeur d'eau sur les seuils des écluses à la sortie de ces canaux, pendant l'exercice, ainsi qu'un relevé des amendes imposées.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

A. G. MACDONELL,

Surintendant des canaux de Williamsburgh.

A. P. BRADLEY, écr.,

Secrétaire du département des chemins de fer et canaux.

ÉTAT donnant les profondeurs d'eau maxima et minima sur les buses des différentes écluses des canaux de Williamsburgh, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

CANAL DE LA POINTE FARRAN.

Mois.	Ecluse n° 22, seuil d'aval.		Mois.	Ecluse n° 22, seuil d'aval.	
	Eau la plus haute.	Eau la plus basse.		Eau la plus haute.	Eau la plus basse.
1886.	pds. pcs.	pds. pcs.	1887.	pds. pcs.	pds. pcs.
Juillet.....	11 5	10 10	Janvier.....	12 10	8 6
Août.....	11 0	10 3	Février.....	13 6	10 6
Septembre.....	10 8	10 0	Mars.....	14 6	11 3
Octobre.....	11 6	9 6	Avril.....	12 0	10 3
Novembre.....	10 10	8 6	Mai.....	11 6	10 10
Décembre.....	10 0	9 2	Juin.....	11 6	11 0

CANAL DU RAPIDE PLAT.

Mois.	Ecluse n° 23, seuil d'aval. Pied du canal.		Ecluse n° 24, seuil d'amont. Tête du canal.	
	Eau la plus haute.	Eau la plus basse.	Eau la plus haute.	Eau la plus basse.
1886.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.
Juillet.....	11 8	11 1	11 9	10 6
Août.....	11 3	10 3	11 0	10 3
Septembre.....	10 6	10 0	10 8	10 0
Octobre.....	12 0	9 3	12 0	9 6
Novembre.....	11 6	9 0	11 2	8 9
Décembre.....	10 6	9 1	10 6	8 9
1887.				
Janvier.....	10 9	8 10	9 6	8 0
* Février.....	20 01	9 9	13 0	8 6
* Mars.....	18 7	12 10	13 5	10 6
Avril.....	12 8	10 4	11 6	10 0
Mai.....	11 7	11 1	11 9	11 0
Juin.....	11 8	1 0	11 8	1 0

* Cette crue des eaux a été causée par l'amoncellement de glace à la Pointe Farran.

CANAUX DE LA POINTE-AUX-IROUOIS ET DES GALOPS.

Mois.	Canal de la Pointe-aux-Iroquois. Ecluses n° 25, seuil d'aval. Pied du canal.				Canal des Galops. Ecluse n° 27, seuil d'amont. Tête du canal.			
	Eau la plus haute.		Eau la plus basse.		Eau la plus haute.		Eau la plus basse.	
1886.	pds.	pes.	pds.	pes.	pds.	pes.	pds.	psc.
Juillet.....	14	3	13	9	12	2	11	3
Août.....	14	4	13	0	12	0	11	0
Septembre.....	13	6	12	6	11	4	10	7
Octobre.....	13	9	11	6	11	3	10	0
Novembre.....	14	9	11	3	12	0	9	7
Décembre.....	13	2	10	10	10	7	9	3
1887.								
Janvier.....	12	4	10	8	10	2	8	10
Février.....	14	9	10	9	11	0	8	10
Mars.....	14	9	12	10	10	9	10	3
Avril.....	14	6	12	11	12	0	10	6
Mai.....	14	7	14	3	12	2	11	8
Juin.....	14	9	14	0	12	0	11	0

CANAUX DE WILLIAMSBURGH.

RELEVÉ des amendes et des dommages-intérêts perçus durant l'exercice expiré le 30 juin 1887.

Date.	Noms des bâtiments.	Noms de leurs propriétaires.	Amende.	Domma- ges-inté- rêts.	Total.
1887.			\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
8 sept'....	Chalan <i>Agar</i>	G. Hull et Cie.....	.....	18 00	18 00
5 nov'....	Barge <i>J. Buckley</i>	C. C. T. et Cie.....	3 00	.....	3 00
		Total.....	.....	.....	21 00

ANNEXE No II.

CANAL WELLAND.

BUREAU DU SURINTENDANT,
 SAINTE-CATHERINE, 29 septembre 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint mon rapport sur l'état et le fonctionnement des trois canaux placés sous ma surveillance—soit : le vieux canal, le nouveau, et celui d'alimentation—pour l'exercice expiré le 30 juin 1887.

Le service des canaux s'est fait avec succès et sans grave accident dans tout le cours de l'exercice.

Le nouvel aqueduc de Welland, se trouvant près d'être achevé à l'ouverture de la navigation, a servi depuis à toutes les espèces de bâtiments, et a donné pleine satisfaction.

Des navires tirant 14 pieds d'eau ont passé par le nouveau canal sans aucune difficulté depuis le commencement de la saison.

Le havre de Port-Colborne a besoin d'être élargi, vis-à-vis de l'élevateur, sans plus de retard, pour offrir la sécurité nécessaire aux longs bâtiments qui s'y rendent à présent; cela est indiqué d'une manière détaillée sur le plan que j'ai envoyé il y a quelques semaines à l'ingénieur en chef.

La jetée est de Port-Dalhousie a besoin d'être reconstruite l'hiver prochain, car elle est complètement pourrie jusqu'à fleur d'eau.

Les canaux ont été fermés le 4 décembre 1886, et rouverts le 4 mai 1887.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

WILLIAM ELLIS,

Surintendant.

A. P. BRADLEY, écr.,

Secrétaire du département des chemins de fer et canaux.

NOUVEAU CANAL WELLAND—DETAIL DES TRAVAUX DE RÉPARATIONS ET D'ENTRETIEN.

DIVISION N° 1, DU HAVRE DE PORT-DALHOUSIE À L'ÉCLUSE N° 13.

Havre de Port-Dalhousie.

Le bout de la jetée est a été endommagé par la glace, l'hiver passé, tandis que soufflait un gros vent du nord-ouest, et toute cette extrémité a été emportée, outre d'autres dommages qu'a éprouvés le barrage. Elle a été réparée et mise en bon ordre, mais toute la jetée a besoin d'être reconstruite d'un bout à l'autre au-dessus de la ligne d'eau, car elle est tout à fait pourrie.

Chantier et atelier de construction de portes—(Port-Dalhousie).

Les chapeaux des pilotis à la tête de l'écluse n° 1 ont tous été réparés et mis en bon ordre. A toutes les portes d'écluse de réserve on a posé des pièces entre les moises, puis on les a boulonnées de part en part pour empêcher les moises d'être fendues par la glace quand on videra les biefs en hiver pour quelque objet que ce soit. L'ancien bureau employé comme bureau de péager a été converti en maison d'habitation pour le surveillant de la division n° 1. La maison de l'éclusier a été réparée et on a posé dans le soubassement un plancher neuf ainsi que des plafonds neufs, et des fenêtres auxquelles on a donné une couche de peinture à l'intérieur et deux couches à l'extérieur.

Le vieux bateau plat de Dunnville pour le service des réparations a été mis sur le chantier et complètement reconstruit, le ponton a été aussi soigneusement inspecté et peinturé. Confectionné douze grandes enseignes et poteaux pour les extrémités des ponts. Le pont volant de l'ancienne écluse n° 1 a été inspecté, et on y a posé des entretoises, des poteaux, une main courante et des madriers neufs. Le bac *Sir Charles* a été réparé et mis en bon ordre pour la saison. La machine et tout l'outillage de l'usine a été mis en bon état; après le travail d'hiver consistant à lever les portes d'écluses, on a fabriqué 1,200 coins en chêne, on a tiré et calfaté deux grands chemins de halage flottants qui ont eu aussi d'autres réparations; on a fait 280 coffres d'arbres. La sonnette à déclit flottante a été tirée sur le chantier, soigneusement réparée et calfatée.

Il a été fait des réparations considérables aux ponts du chemin de halage, car ils ont été fort usés par les charrois multipliés de l'hiver dernier.

Ecluse n° 1, pont n° 1, et bief.

De grandes réparations ont été faites au pont volant. Posé dans le déversoir de décharge des croisillons neufs (exceptionnellement forts) avec une matrice neuve pour guindage.

Le plafond de la chambre d'écluse était en très mauvais état; il a été curé à la main. Posé plusieurs câbles neufs. Fait des réparations considérables au pont de service sur le déversoir de décharge; il a été replanché et peinturé.

Ecluse n° 2, et bief.

Posé deux pièces de revêtement neuves et six câbles d'ouverture; réparé un. Un plongeur a réparé le busc d'aval et a posé quatre cales neuves à deux ventelles d'aval des portes d'amont. La chambre d'écluse était en mauvais état et a été curée. La navigation a été plusieurs fois interrompue à cause des déblais accumulés sur le radier de l'écluse, et qui ont été enlevés par le plongeur.

Levé deux portes auxquelles on a posé des plaques de poussée; introduit des rondelles dans la pièce inférieure, et arasé les tirants de part en part.

Ecluse n° 3, pont n° 2, et bief.

Enlevé, réparé et remplacé une ventelle. Levé deux portes auxquelles on a posé des plaques de poussée; introduit des rondelles dans la pièce inférieure, et arasé les tirants de part en part.

Ecluse n° 4, et bief.

Réparé le pont d'une porte d'écluse. Posé deux câbles courts et deux câbles longs. Enlevé, réparé et remplacé les portes d'écluses.

Ecluse n° 5, et bief.

Une feuille de ventelle qui avait cédé a été remise en place par un plongeur. Enlevé la couronne de roulement des portes d'amont et nettoyé les segments, remplacé la couronne de roulement et enlevé une grande quantité de pierre et de déblais. Creusé plusieurs fossés, le tout formant environ 380 pieds de longueur, au pied des berges du canal.

Pont n° 3 (rue du Lac).

Abords réparés, et posé du madrier neuf. Posé au chemin de halage flottant deux semelles neuves de 12 pouces sur 12, et de 20 pieds de longueur.

Pont n° 4 (pont de chemin de fer).

Posé deux pièces de revêtement, l'une de 8 pouces sur 12 et de 35 pieds de long, l'autre de 8 pouces sur 12 et de 22 pieds de longueur; aussi, deux nouveaux chemins de halage flottants en bois de charpente, et réparé plusieurs fois les chemins de halage flottants. Des chaînes et suspentes neuves ont été employées.

Ecluse n° 6, et bief.

Posé deux câbles courts et deux câbles d'ouverture. Enlevé la vieille couronne de roulement des portes d'aval et posé une neuve en fer forgé pour le galet des portes d'aval.

Levé deux portes auxquelles on a posé des plaques de poussée, introduit des rondelles dans la pièce inférieure, et arasé les tirants de part en part.

L'ont n° 5 (rue de Genève).

En bon ordre.

Ecluse n° 7, et bief.

Ventelle de la porte d'amont réparée par les plongeurs.

Pont n° 6 (rue de Niagara).

Posé 4 semelles flottantes neuves de 12 pouces sur 12 et de 21 pieds de long, pièce de revêtement neuve de 8 pouces sur 12 et de 30 pieds de longueur, et 252 pieds de madrier de 2 pouces sur 8½ employés à planchier le tablier du pont.

Employé cinq cent soixante-seize pieds de madrier de 2 pouces pour couvrir le pont sur le ponceau.

Ecluse n° 8, et bief.

Réparé la moise, et posé un câble long.

Ecluse n° 9, et bief.

Réparé le pont d'une porte d'écluse, fait 180 pieds de fossé pour égoutter les eaux d'infiltration.

Pont n° 7 (chemin de Queenston).

Réparé les chemins de halage flottants au moyen de nouveaux pilotis de défense.

Posé aux chemins de halage flottants trois pièces de bois de 12 pouces sur 12 et de 36, 37 et 38 pieds de longueur, 1 pièce de chêne de 6 pieds sur 12 et 12 boulons à goupilles.

Les abords du pont ont été inspectés et mis en bon ordre en y posant du madrier neuf où il en fallait et en réparant le vieux madrier, ce qui a pris 380 pieds de madrier de 2 pouces sur 8½.

Ecluse n° 10, et bief.

Posé deux câbles longs et 2 courts. Réparé le pont et la moise d'une porte d'écluse, posé un engrenage intermédiaire neuf.

Fait quatre cent quatre-vingt-dix pieds de fossé au pied des berges du canal pour égoutter les eaux d'infiltration.

Pont n° 8 (chemin d'Homer).

Posé une semelle neuve de 12 pouces sur 12 et de 30 pieds de longueur pour chemins de halage, une nouvelle pièce de revêtement de 8 pouces sur 12 et de 40 pieds de long ainsi qu'une autre de 8 pouces sur 12 et de 23 pieds de longueur ; planchéié le pont de madrier neuf.

Ecluse n° 11, et bief.

Réparé une moise au moyen de plaques et de boulons taraudés.

Posé un câble long et un court.

Le bief a été vidé et on a enlevé un grand chicot d'arbre de la ventelle du déversoir de décharge et un autre du fond du bief.

Creusé deux cent soixante-dix-huit pieds de fossé pour l'écoulement des eaux d'infiltration.

Ecluse n° 12, et bief.

Posé un long câble neuf. Réparé deux bouts de moise.

Posé une pièce neuve de prolongement et introduit trois vis à bois.

Soulevé la porte d'aval de droite et posé dessous une semelle de chêne, coupé les longs bouts des tirants de part en part pour l'empêcher de détériorer le radier de l'écluse.

Levé deux portes auxquelles on a posé des plaques de poussée neuves ; introduit des rondelles dans la pièce inférieure et arasé les tirants de part en part.

DIVISION N° 2.—DU PIED DE L'ÉCLUSE N° 13 AU PONT N° 13 (DE MARLATT).

Ecluse n° 13, pont n° 9, et bief.

Nettoyé le plafond de la chambre d'écluse ; ajusté quatre portes, posé six câbles neufs et réparé quatre vieux câbles ; enté les moises des portes d'amont.

Ecluse n° 14, et bief.

Curé le plafond de la chambre d'écluse, soulevé deux portes et posé de plaques de poussée sous les tourillons. Posé quatre câbles neufs et réparé quatre vieux câbles.

Ecluse n° 15, et bief.

Curé la chambre d'écluse; levé quatre portes; posé quatre nouveaux degrés de prolongement; réparé les seuils d'amont et d'aval, ainsi que le radier de l'écluse; replanché la tête du busc, garni de palplanches le racinal du busc et introduit des vis dans les ventelles. Posé sept câbles neufs et réparé quatre vieux câbles.

Ecluse n° 16, et bief.

Levé deux portes et posé des plaques de poussée neuves sous les tourillons; nettoyé la chambre d'écluse et le tunnel du chemin de Saint-David; posé cinq câbles neufs et réparé quatre vieux câbles.

Ecluse n° 17, et bief.

Levé deux portes auxquelles on a posé des plaques de poussée neuves; curé la chambre d'écluse, réparé les moises, posé sept câbles neufs et réparé quatre vieux câbles.

Ecluse n° 18, et bief.

Levé deux portes auxquelles on a posé des plaques de poussée neuves; curé la chambre d'écluse; fixé des vis d'arrêt dans les ventelles; posé cinq câbles neufs et réparé quatre vieux câbles.

Ecluse n° 19, et bief.

Nettoyé la chambre d'écluse; levé deux portes auxquelles on a posé des plaques de poussée neuves; fixé aussi des vis d'arrêt dans les ventelles; réparé les moises; posé six câbles neufs et réparé quatre vieux câbles.

Ecluse n° 20, et bief.

Curé la chambre d'écluse; levé une porte à laquelle on a posé des plaques de poussée neuves; posé six câbles neufs et réparé quatre vieux câbles.

Ecluse n° 21, et bief.

Curé la chambre d'écluse et fixé des vis d'arrêt dans les ventelles. Posé sept câbles neufs et réparé quatre vieux câbles.

Ecluse n° 22, et bief.

Posé cinq câbles neufs et réparé quatre vieux câbles; curé la chambre d'écluse.

Ecluse n° 23, et bief.

Posé cinq câbles neufs et réparé quatre vieux câbles; curé la chambre d'écluse et fixé des vis d'arrêt dans les ventelles.

Ecluse n° 24, pont n° 10, et bief.

Posé deux câbles neufs. Curé la chambre d'écluse et fixé des vis d'arrêt dans les ventelles; levé deux portes auxquelles on a posé des plaques de poussée neuves. Réparé les buses d'amont et d'aval de l'écluse.

Pont n° 11 (pont de chemin de fer).

Réparé à diverses reprises les estacades flottantes du pont de chemin de fer, ainsi que les ouvrages de défense.

Ecluse n° 25, pont n° 12, et bief.

Posé six câbles neufs et réparé quatre vieux câbles; curé la chambre d'écluse. Levé une porte à laquelle il a été posé des plaques de poussée, ainsi que des vis d'arrêt dans les ventelles. Posé six jeux d'appareil de hissage au déversoir de décharge ainsi qu'une crémaillère en fer à l'amont du déversoir et replanché le pont du déversoir.

Ecluse de prise d'eau.

Posé des câbles neufs, ajusté les portes, et fait enlever le gravier et les pierres du busc par un plongeur.

Pont n° 13 (de Marlatt).

Réparé à différentes reprises les chemins de halage flottants. Coupé les chardons et les mauvaises herbes sur les bergés et les terrains de l'Etat depuis l'écluse n° 13 jusqu'à Allanburgh, et réparé les berges depuis l'écluse n° 24 jusqu'à Allanburgh. Coupé le trèfle qu'on a battu, et mis la graine en réserve pour en ensemercer les berges du canal.

DIVISION N° 3.—DU PONT N° 13 (DE MARLATT) À L'AQUEDUC DE WELLAND.

Pont n° 14 (Allanburgh).

Planchéié le pont et les abords.

Pont n° 15 (Port-Robinson).

Réparer les abords du pont sur une longueur de 400 pieds en abaissant les défenses, en abattant les vieux pilots et en enfonçant des neufs, en posant des pièces de revêtement et des chapeaux neufs.

Ecluse de Port-Robinson.

Réparé le pont volant du chemin public.

Pont n° 16 (Quaker-Road).

Réparé la pièce de revêtement du côté est; réparé et planchéié le pont de Harricane-Road; transporté le maison de l'Etat du terrain où se déposent les déblais, pont sud, n° 16, sur le côté est du canal.

Magasin de Port-Robinson.

Enfoncé des pilotis et construit un nouveau bassin de 60 pieds de long, au magasin de Port-Robinson, et bâti un nouveau magasin.

Berges, fossés, etc., etc.

Curé les fossés et réparé les berges d'un bout à l'autre de la division; curé aussi plusieurs fois le fossé du chemin empierré; approfondi le fossé du côté est du canal, à la ferme de Marr; établi des poteaux d'amarrage à Port-Robinson; réparé et calfaté le bateau employé par les ouvriers pour le service des réparations, ainsi que le bateau plat n° 1 servant au transport des outils.

DIVISION N° 4.—DE L'AQUEDUC DE WELLAND AU HAVRE DE PORT-COLBORNE.

Ecluse Welland.

Dragué la chambre d'écluse, qui était en mauvais état.

Aqueduc.

Ce grand ouvrage a été suffisamment complété pour permettre aux navires d'y passer dès l'ouverture de la navigation.

Vieux pont volant (Welland).

Renforcé le pont au moyen de fortes plaques et de boulons.

Pont volant neuf, n° 17 (Welland).

En bon ordre.

Pont n° 19 (Jonction).

En bon ordre.

Passage d'eau de Air-Line (Humberstone).

Changé de place le pont flottant du passage d'eau pour le service d'hiver, et replacé ce pont dans la position qu'il occupe en été, et prolongé ses abords.

Pont n° 21 (Humberstone).

Réparé le tablier du pont.

Chemins de halage flottants (tranchée dans la roche).

Réparé plusieurs fois les chemins de halage flottants.

Ecluse et pont de Port-Colborne.

Réparé le pont volant endommagé par la barge à vapeur D. D. Calvin.

Havre (Port-Colborne).

Aiguisé et enfoncé 145 pilotis en chêne, et construit un nouveau bassin à remorqueurs, de 350 pieds de long. Déplacé et réparé la jetée gravement endommagée par des ouragans. Extrait de la pierre d'une carrière pour en revêtir les berges du havre. Construit des cabinets d'aisance pour les matelots.

Maisons du maître de port et de l'éclusier, etc.

Construit une nouvelle cuisine à la maison de l'éclusier, et couvert une autre en bardeaux. Réparé la maison du maître de port. Enlevé les pierres du terrain de l'éclusier, et nivelé ce terrain. Fait 602 pieds de clôture pour entourer la propriété de l'éclusier, à Port-Colborne.

Arrière-fossés, berges, rigoles, etc.

Curé et réparé le fond du fossé allant de l'arrière-fossé au canal, au sud du passage d'eau d'Air-Line, côté sud du canal; aussi curé, empierré et couvert l'arrière-fossé de la rue King, à Port-Colborne. Creusé un fossé au sud de la ville de Welland; creusé aussi un fossé sur la concession entre Port-Colborne et Humberstone, allant de l'arrière-fossé au canal, ainsi qu'un arrière-fossé au nord et au sud de Humberstone, côté ouest du canal. Établi un ponceau sous le chemin de halage, côté est du canal, concession 3, ainsi qu'un autre ponceau sous le chemin de halage, au coude Ranny, et construit un mur en pierre en arrière des lots du côté nord de la rue Principale, et du côté ouest du canal, à Humberstone. Fixé des poteaux d'amarrage et réparé les berges du canal dans toute l'étendue de la division. Charrié de la pierre et de la brique pour le bureau du péager du canal et celui de la douane à Port-Colborne.

J'annexe des états, marqués 'A' et 'B,' indiquant les profondeurs d'eau maxima et minima sur les buses des écluses (neuves et vieilles) à Port-Dalhousie et à Port-Colborne, chaque mois, durant l'exercice expiré le 30 juin 1887, ainsi qu'un état comparatif de la profondeur d'eau moyenne pour les mois de juin de 1886 et 1887, montrant que l'eau a été de trois pouces plus basse à Port-Dalhousie et de quatre pouces plus haute à Port-Colborne. La profondeur d'eau moyenne sur les buses des nouvelles écluses à Port-Dalhousie en juin 1887 a été de 17 pieds 10 pouces, et de 16 pieds 6 pouces à Port Colborne.

"A."

ÉTAT indiquant la profondeur de l'eau sur le busc d'aval de la vieille écluse n° 1 du canal Welland, à Port-Dalhousie, pour l'exercice expiré le 30 juin 1887.

Mois.	Busc d'aval.		Mois.	Busc d'aval.	
	Eau la plus haute.	Eau la plus basse.		Eau la plus haute.	Eau la plus basse.
1886.	pds. pcs.	pds. pcs.	1887.	pds. pcs.	pds. pcs.
Juillet.....	15 5	14 9	Janvier.....	13 7	13 0
Août.....	14 10	14 4	Février.....	14 4	13 6
Septembre.....	14 6	14 0	Mars.....	14 6	14 1
Octobre.....	14 4	13 7	Avril.....	15 0	14 3
Novembre.....	13 7	12 11	Mai.....	15 4	15 0
Décembre.....	13 6	13 3	Juin.....	15 4	15 0
			pds. pcs.		
			Profondeur moyenne, juin 1886..... 15 5		
			do 1887..... 15 2		

ÉTAT indiquant la profondeur de l'eau sur le buse d'amont de la vieille écluse n° 27, du canal Welland, à Port-Colborne, pour l'exercice expiré le 30 juin 1887.

Mois.	Buse d'amont.				Mois.	Buse d'amont.			
	Eau la plus haute.		Eau la plus basse.			Eau la plus haute.		Eau la plus basse.	
1886.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	1887.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Juillet.....	13	10	13	1	Janvier.....	14	2	11	9
Août.....	13	9	12	9	Février.....	15	2	11	7
Septembre.....	13	11	12	2	Mars.....	13	11	12	4
Octobre.....	14	3	11	9	Avril.....	14	3	11	10
Novembre.....	15	3	11	6	Mai.....	13	10	13	2
Décembre.....	14	8	11	10	Juin.....	14	5	13	3

pds. pcs.
Profondeur moyenne, juin 1886..... 13 6
do 13 10

" B. "

ÉTAT indiquant la profondeur de l'eau sur le buse d'aval de la nouvelle écluse n° 1 du canal Welland, à Port-Dalhousie, pour l'exercice expiré le 30 juin 1887.

Mois.	Buse d'aval.			
	Eau la plus haute.		Eau la plus basse.	
1887.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Avril.....	17	10	17	3
Mai.....	18	2	17	8
Juin.....	18	1	17	8

Profondeur moyenne, juin 1887..... 17 pds. 10 pcs.

ÉTAT indiquant la profondeur de l'eau sur le buse d'amont de la nouvelle écluse n° 1 du canal Welland, à Port-Colborne, pour l'exercice expiré le 30 juin 1887.

Mois.	Buse d'aval.			
	Eau la plus haute.		Eau la plus basse.	
1887.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Avril.....	17	3	14	8
Mai.....	16	9	16	0
Juin.....	17	4	16	2

Profondeur moyenne, juin 1887..... 16 pds. 6 pcs.

[1887]

VIEUX CANAL WELLAND.

DÉTAIL DES RÉPARATIONS ET DE L'ENTRETIEN DES OUVRAGES DU VIEUX CANAL WELLAND.

Ecluse n° 1, pont et bief.

Coupé les pilotis en dedans des chemins de halage flottants, comme la chose avait été prescrite, pour permettre que ces chemins entre la Pointe Weaver et l'île Reed soient enlevés pour servir au barrage de l'écluse n° 1 du nouveau canal. Charrié et mis en pile du bois de construction pour les nouveaux ponts de la Pointe Weaver, et pour le pont court du chemin de halage en amont de cette pointe.

Pont de la Pointe Weaver.

Enlevé le vieux pont, coupé les palées de 2 pieds à 5 pieds au-dessous du niveau d'eau, couronnés avec du pin de 10 pouces sur 12, établi dessus de nouveaux chevalets, sur lesquels on a construit un nouveau tablier de 120 pieds de long, de 14 pieds de large, couvert de pin de 3 pouces, et d'un longeron de 6 pouces sur 8 boulonné de part en part aux poutres du pont.

Pont en amont de la Pointe Weaver.

Enlevé le vieux pont, façonné et mis en place de nouveaux chevalets pour servir comme murs de soutènement aux deux extrémités du pont, les premiers étant pourris; lambrissé les chevalets de pin de 2 pouces. Etabli sur ces chevalets le nouveau pont, de 24 pieds sur 12, planchéié en madriers de pin de 3 pouces, avec longeron de 6 pouces sur 8 boulohné de part en part aux poutres du pont.

Pont des fabriques de Welland-Vale.

Enlevé les vieux madriers de l'abord du pied du pont. Posé six nouvelles poutres de 6 pouces sur 12 et replanchéié en madriers de chêne de 3 pouces l'abord, qui a 24 pouces sur 30.

Curé le long pont flottant, peinturé le nouveau pont flottant au pied de l'écluse n° 2 et établi deux nouveaux poteaux d'amarrage; peinturé des maisons d'éclusiers; creusé les fondations pour les deux ponts de la Pointe Weaver, aussi construit et remblayé les abords de ces ponts. Réparé les berges et les chemins de halage en les revêtant en pierre depuis la Pointe Weaver jusqu'à l'écluse n° 2; curé les deux déversoirs de décharge et construit au passage à niveau de Binfield les murs du pont, qui avaient été emportés par les inondations du printemps.

Ecluse n° 2, pont et bief.

Réparé le garde-corps de l'abord du pied du pont à la fabrique de haches; élevé le pont sur pivot de l'écluse n° 2, et ajusté les tirants de ce pont; soulevé le seuil de la cuisine de la maison de l'écluse n° 2, et mis dessous un support en pierre; établi une voussure sous le plafond de la cuisine, donné du jeu aux portes, posé un escalier devant la porte extérieure; enfoncé 20 pilotis dans le coursier de décharge derrière la fabrique de haches; posé trois rangées de pièces de revêtement en chêne de 5 pouces sur 8 sur la file supérieure, une rangée sur la file inférieure, toutes solidement boulonnées aux pilotis; enfoncé un double cours de palplanches pour la file supérieure, de 2 pieds de long dans la décharge, de 8 pieds de longueur dans les ailes, coupé les pilotis à la hauteur convenable.

Pont du chantier.

Enlevé le vieux coffrage aux extrémités du pont jusqu'à 2 pieds environ au-dessous de la ligne d'eau, et reconstruit ce coffrage. Construit un nouveau pont de grillage en bois de 52 pieds sur 15, et planchéié ce pont en madriers pris au vieux pont. Construit deux nouveaux pontons pour le pont flottant en place et hors de place. Charpentes en bois couvertes de pin de 2 pouces, bien calfatées et goudronnées. Creusé et remblayé fondation pour pont de chemin de halage.

Ecluse n° 2, déversoirs de décharge.

Posé une nouvelle pièce de gorge à la ventelle du déversoir d'aval. Réparé la ferrure des deux déversoirs. Etabli deux nouveaux poteaux d'amarrage.

Pont de la rue Saint-Paul.

Défait l'approche du pied du pont. Exhaussé de 2 pouces l'extrémité aboutissant au chemin. Renouvelé l'approche avec du pin de 3 pouces, couvert de madriers en

chêne de 2½ pouces sur 7. Posé un support pour le conduit du gaz sur la calée du pont. Enlevé et replanché en madriers de pin de 3 pouces, sur une longueur de 190 pieds, le chemin de halage sous le pont. Levé l'approche du pied du pont. Enlevé le poteau de l'angle extérieur d'aval. Façonné, mis en place et assujéti un poteau neuf. Enlevé les vieux madriers du talon du pont. Enlevé partie du bassin, 24 pieds de longueur, au magasin de Norris, pour faire place au pont temporaire, et replacé cette partie après l'enlèvement du pont temporaire. Enfoncé au travers du canal dix-neuf pilotis pour le pont temporaire, assemblés à tenon et surmontés de deux pièces de chêne de 5 pouces sur 6 boulonnées de part en part. Construit là-dessus un pont de 140 pieds sur 24, couvert de madriers de pin de 3 pouces ; posé des deux côtés des garde-corps de 5 pieds de haut avec garde-fou à l'axe du poteau, et planchéié le pont avec du madrier de 8 pouces sur 8. Construit, du côté d'amont du pont, un trottoir de 3 pieds de largeur, protégé par des garde-corps de 2 pieds 6 pouces de haut, et fait un escalier à l'extrémité du pont pour la commodité des piétons. Enlevé le pont et arraché les pilotis quand le nouvel abord a été achevé. Fait une nouvelle charpente pour arrêter le pont sur la pile d'appui, quand le pont est ouvert, et assujéti solidement cette charpente en place. Fait et assujéti solidement en place une pièce de défense au bout du talon du pont. Enlevé le garde-corps de l'abord où il le fallait pour faire place à la grue, le remplaçant après que l'abord eût été complètement réparé. Détruit la vieille charpente de l'approche et enfoncé des pilotis là où il en était besoin. Coupé ces pilots pour recevoir le plancher, et mis un plancher en madriers de 12 pouces couvert en pin de 3 pouces, sur lequel les maçons ont construit un nouvel abord en pierre. Posé audessous de la ligne d'eau, sur les pilots, au devant de l'abord, deux rangs de pièces de revêtement en chêne de 6 pouces sur 10, solidement boulonnées de part en part avec des écrous de 1 pied 4 pouces aux pilots entre le revêtement et la maçonnerie de l'abord. Reconstitua le trottoir des deux côtés de l'abord après l'achèvement de la maçonnerie. Construit et mis en place cinq compartiments de garde-corps à l'extrémité du chemin de halage du pont. Fait et mis en place un léger pont de grillage en bois de 6 pieds sur 35, conduisant du trottoir au magasin aux voiles, pour remplacer celui qui a été démolli afin de faire place à la chaussée menant au pont temporaire. Construit un escalier montant du trottoir au pont du magasin aux voiles. Fait et posé sur leurs gonds deux portes dans le garde-corps. Creusé fondations pour nouvelle culée et construite une nouvelle culée en maçonnerie pour l'abord du pied du pont ainsi que de nouveaux murs en aile, remblayé les abords, qui ont été aussi macadamisés, et posé un pavillon de passage à niveau.

Maison du gardien du pont de la rue Saint-Paul.

Construit une nouvelle fondation pour la maison du pont, du côté d'aval, fait un nouveau cadre de porte, et ajusté, posé sur ses gonds et assujéti cette porte ; posé des solives dans la cave et dessus un plancher en madriers bruts de 2 pouces, transporté la maison de son ancien emplacement sur sa nouvelle fondation, posé dans la maison des solives neuves et un plancher de 1 pied 4 pouces, fait un nouveau support de cheminée, qui a été placé sous la cheminée avec 3 tablettes, et porte posée sur ses gonds, posé une semelle neuve dans la maison, réparé le lambrissage intérieur, les chambranles, taquets de fenêtres, etc., là où il en était besoin, fait et placé un nouveau cadre de porte et une porte pour la maison. Construit une plateforme et un trottoir devant la maison, couvert le devant de la plateforme d'un treillis, posé des garde-corps au bout et aux côtés de la plateforme là où il en fallait pour empêcher les accidents. Construit à un côté de la maison un escalier conduisant à la cave, arrangé la levée en talus, donné au nouvel ouvrage trois couches de peinture de blanc de plomb et d'huile. Replacé l'enseigne à la chaussée du pont ainsi que l'enseigne sur le trottoir.

Pont du ruisseau des Douze-Milles, etc.

Fait quelques réparations au pont. Enfoncé 17 pilotis à l'extrémité d'amont de la remise à chaloupe, revêtu le parement des pilotis de madriers en chêne de 3 pouces, à 5 pieds au-dessus du niveau de l'eau, le revêtement ayant 70 pieds de longueur. Coupé les pilotis en haut du revêtement. Réparé la plateforme et la porte de la remise à chaloupe, brisées par la glace lors de l'inondation de février dernier.

Pont de la scierie de Shickluna.

Construit un nouveau pont de 24 pieds sur 16, sur le coursier de décharge de la scierie; posé 4 poutres de 8 pieds sur 12 pouces, 2 poutres de 6 pieds sur 12 pouces. Planché le pont en madriers de pin de 3 pouces, sur lesquels il a été assujéti des longerons de 6 pouces sur 8, boulonnés de part en part aux poutres du pont. Reconstitua le coffrage à chaque extrémité du pont depuis la ligne d'eau jusqu'au sommet du pont.

Ecluse n° 3 et bief.

Fait et mis en place de nouvelles hausses mobiles au réservoir de décharge pour remplacer celles emportées par l'inondation. Posé 4 galets neufs au déversoir pour lever et baisser les hausses mobiles d'amont. Réparé les chemins de halage flottants, et établi deux nouveaux poteaux d'amarrage; peinturé la maison de l'éclusier.

Bureau du canal.

Enlevé le vieux plafond de la salle de l'étage supérieur, et posé un nouveau lambris à l'avenant, avec voussure à l'intersection du plafond, et donné deux couches d'huile crue à cet ouvrage de 13 pieds sur 44; fait une cloison dans le grenier de la grange et posé des tablettes pour les modèles, mis des volets intérieurs aux fenêtres et fait divers changements et réparations; posé une échelle. Lambrissé l'escalier conduisant au soubassement du bureau ainsi que le pourtour de la salle du soubassement à 4 pieds de hauteur, réparé les portes, etc.

Ecluse n° 4 pont et bief.

Enlevé le lambrissage de la maison de l'écluse n° 4, réparé les planches du toit, et couvert le bâtiment principal et la cuisine en bardeaux métalliques, auxquels il a été donné une couche de peinture à l'épreuve du feu. Posé des châssis dans 5 fenêtres. Réparé les portes, etc. Enfoncé un boulon de 1½ pouce dans le remplage du balancier, et dans la pièce supérieure de la porte d'amont, du côté de la ferme. Resserré les boulons du pont, et peinturé le pont. Réparé les chemins de halage flottants, remis en place et assujéti avec des chaînes les pilots flottants qui avaient été emportés lors de l'inondation; réparé les garde-corps de ces chemins, qui ont été replanchiés où il le fallait. Posé des plateformes aux portes des cuisines.

Ecluse n° 5, pont et bief.

Levé le pont sur pivot, et fait des réparations au tablier de ce pont. Transporté la maison des éclusiers de l'écluse n° 6 à l'écluse n° 5.

Posé les ferrures du balancier de la porte d'amont, du côté du chemin de halage. Réparé et renouvelé les boulons des ferrures des balanciers de toutes les portes d'écluse. Entouré d'une clôture en fil métallique le terrain de la maison de l'éclusier.

Ecluse n° 6, et bief.

Posé de nouvelles fondations sous le treuil, et remonté ce dernier; enfoncé des boulons à goupille dans les portes d'amont. Réparé et renouvelé les boulons des ferrures de balanciers de toutes les portes d'écluse.

Chantier et atelier (Sainte-Catherine).

Achévé une porte pour l'écluse d'aval n° 7, donné deux couches de peinture à cette porte, qui a été ensuite lancée. Transporté et placé une grande porte d'écluse du chantier à l'étang en arrière de l'écluse n° 14. Terminé la charpente d'une porte pour l'écluse d'aval n° 3. Réparé les cabestans et les voitures du chantier. Fait deux échelles. Préparé les matériaux pour poser les tablettes destinées aux modèles dans la grange en arrière du bureau du canal. Réparé onze brouettes. Préparé et posé les lambris au plafond de la salle du bureau du canal. Fabriqué vingt-sept portes de déversoir de décharge sans ventelles et neuf autres munies de ventelles, faites de deux épaisseurs de madrier de chêne de 2 pouces, boulonnées de part en part, ayant 3 pieds 7 pouces sur 4 pieds 7 pouces.

Réparé et renforcé les sonnettes à déclie et le chalan. Mis sonnette à déclie sur chalan. Mis vingt bigues entre les poutres du pont et du fond du chalan. Coupé, aiguisé et garni de lardoises vingt-trois pilots pour les enfoncer dans la décharge de l'écluse n° 2. Mis des manches à vingt-quatre outils à enlever la glace. Fait diverses réparations aux maisons d'éclusiers et au matériel d'exploitation. Rempli la

glacière du chantier. Réparé les portes du pied de l'écluse n° 3. Réparé et placé le mouton sur le chalan pour enfoncer des pilotis au pont de la rue Saint-Paul. Ramené le mouton et appareillé le chalan pour aller à Dunnville. Oté les cales sous les ponts des écluses nos 4, 5 et 7, ceux-ci manœuvrant bien. Fait quelque charpente pour les secondes portes au pied de l'écluse n° 3. Enlevé et démonté les vieilles portes de l'écluse n° 7, et une autre vieille porte qui était dans l'étang du chantier. Peinturé la grue au chantier. Jointoyé et empli des madriers pour lambrisser des portes d'écluse. Façonné des revêtements de chambranles et des moulures pour les portes et fenêtres de la salle du soubassement du bureau du canal. Fait 18 pieds de drain en bois de 12 pouces sur 14 pour le chemin de halage de l'écluse n° 4. Fait et mis en place des porches et deux contre-portes pour la maison de l'écluse n° 4.

Ecluse n° 4, pont et bief.

Posé une paire de portes neuves au pied de l'écluse, et emporté les vieilles portes au chantier. Replacé les vieux balanciers aux deux portes par de nouvelles barres pour fermer ces portes. Levé le pont sur pivot, mis un galet additionnel sous le talon du pont. Changé la position des galets sous le talon et le pied du pont. Réparé l'approche du pied du pont et replanché celui-ci. Posé couronne de roulement neuve en madriers au talon du pont.

Relevé les portes d'écluse dans l'étang de l'écluse n° 2, apporté et posé ces portes à la tête de l'écluse—côté du chemin de halage, après avoir enlevé la vieille. Posé de nouvelles soles sous les treuils et posé de nouveau cette porte, en la munissant d'un nouveau système de fermeture avec câbles en fil de fer au lieu de chaînes. Transporté la vieille porte d'écluse au chantier.

Coursier hydraulique.

Construit des clôtures en chevaux, aux extrémités supérieure et inférieure du lot de Riordon, grandeur 84 x 6 pieds, seuil 8 par 12 pouces reposant sur un seuil en chêne de 10 par 12 pouces, de 7 pieds de long avec armature en fer de $\frac{1}{2}$ pouce des deux côtés. Portes à chaque extrémité de la clôture convenablement pendues et fixées de manière à permettre aux hommes venant par le coursier d'y passer. Réparé le pont, chemin de Thorold.

Ecluse n° 8 et bief.

Fait et posé de nouvelles vannes dans le déversoir de trop-plein. Replacé les soles sous les treuils. Renouvelé et réparé les boulons des balanciers dans toutes les portes d'écluse.

Ecluse n° 9 et bief.

Encadré et mis en place son nouveau balancier dans le vantail d'aval—côté du chemin de halage. Posé une nouvelle barre pour fermer l'écluse. Posé des soles et remis les treuils en place. Fait et posé de nouvelles passerelles sur la porte d'écluse d'amont, et posé un nouveau couvert pour les poulies.

Ecluse n° 10 et bief.

Défait la couverture de la cuisine de la maison et recouvert le toit en bardeaux métalliques; défait aussi la couverture de la salle à dîner et refait cette couverture en bardeaux de pin, donnant à ces deux toits deux couches de peinture à l'épreuve du feu.

Ecluse n° 11 et bief.

Fait et posé une porte temporaire en avant de l'ouverture dans le déversoir de trop-plein où la porte avait été emportée. Abaissé le bief et rempli l'ouverture en chêne de 3 pouces. Fait et posé un drain en bois de 112 pieds par 10 par 12 pouces, pour égoutter l'étang en arrière de l'écluse.

Ecluse n° 12 et bief.

En bon état.

Ecluse n° 13 et bief.

En bon état.

Ecluse n° 14 et bief.

Posé de nouvelles mains-courantes et passerelles aux portes d'aval.

Ecluse n° 15, pont et bief.

Défait et porté le vieux pont tournant au chantier de l'écluse n° 21. Construit un nouveau pont tournant (système Howe) sur le canal. Dimension du chemin, 12 pieds par 78 pieds, avec crémaillère et engrenage simple. Peinturé le pont à trois couches et construit de nouvelles approches. Posé 200 pieds de trottoir, et construit un pont sur l'aqueduc du côté ouest de l'écluse. Fait et posé un porche à la maison de l'éclusier.

Ecluse n° 16 et bief.

Abaisé le bief et enlevé des pierres qui obstruaient le sas.

Ecluse n° 17 et bief et carrière du gouvernement.

Réparé la maison et les clôtures de l'éclusier ; posé une grue à la carrière.

Ecluse n° 18 et bief.

Réparé la maison de l'éclusier.

Ecluse n° 19 et bief.

En bon état.

Ecluse n° 20 et bief.

Enlevé les obstacles dans le déversoir. Enlevé et réparé une porte, qui a été posée de nouveau.

Ecluse n° 21 et bief.

Fait et posé un nouveau chapelet dans la maison de l'éclusier, ainsi qu'un porche, et peinturé la baraque de l'écluse.

Chantier et atelier (Thorold).

Construit une maison pour la roue au-dessus du pouvoir hydraulique. Construit un nouveau bateau pour les outils pour l'usage de l'équipe du bief de partage, dimension 12 par 30 pieds, par 2 pieds 6 pouces de profondeur, avec cabine et muni de banquettes de pierre et de pompes ; aussi le bateau-outil, n° 3, au complet, pour l'équipe de la division n° 4, dimension 12 x 29 pieds, par 2 pieds 6 pouces de profondeur, avec cabine, muni de cordages et de pompes. Construit deux ras de carène pour les bateaux-outils, dimensions 16 par 4 pieds, par 1 pied 5 pouces de profondeur, et fait une rame pour ces ras de carène. Posé une scie à tenon dans l'atelier. Construit un nouveau chalan de levage, pour le service de réparations du bief de partage, dimensions 20 pieds de base, 50 pieds en dehors, et 5 pieds de cale, bigue 18 pieds de haut, avec deux estacades flottantes, de 72 x 26 pieds, munies de deux treuils et de tous les cordages, poulies, etc., nécessaires. Aménagé la cabine avec quatre lits, un poêle à charbon, et tout le nécessaire pour huit hommes. Posé le plancher dans l'atelier et la maison de la roue. Refait une paire de portes pour l'écluse n° 24. Fait un assortiment de patrons pour le nouveau pont tournant, à Marlatt's Crossing. Fait deux râteaux d'écluse de 30 pieds. Refait une porte pour l'écluse n° 16. Posé un nouveau plancher supérieur dans l'atelier, posé des voliges à l'extérieur et les peinturer. Fait six ciseaux à glace de 12 pieds. Posé de nouveaux étançons sous le plancher à pierre du chalan de l'Etat *Sir Charles* et posé une nouvelle pompe, et les planches de la couverture ; calfaté une partie du chalan *Sir John* ; réparé aussi et calfaté le chalan de levage *Hercules*.

Ecluse n° 22, pont Keefer et bief.

Reconstruit les portes du coursier, du côté du chemin de halage ; jointoyé avec du ciment les murs de l'écluse et du coursier ; levé et posé des plaques d'acier sous le pivot du pont ; peinturé la maison de l'écluse.

Ecluse n° 23 et bief.

Jointoyé avec du ciment les murs de l'écluse et du coursier.

Ecluse n° 24, pont et bief.

Levé et posé des plaques d'acier sous le pivot du pont et réparé le plancher ; enfoncé huit nouveaux pilots au pied de l'écluse et enlevé l'ancien clayonnage, et posé un nouveau sur l'approche du pont. Posé un nouveau rouleau, et réparé les treuils et les hausses mobiles du coursier ; levé la porte à la tête de l'écluse et le plongeur a remis le seuil en place ; reposé la porte sur le seuil au complet. Enlevé les vieilles portes, et posé une paire de portes nouvelles ; posé un appareil Walton pour les manœuvres sans balancier. Replanché le pont sur le coursier 20 pieds par 32 pieds ; construit un nouveau pont sur le coursier du moulin près de l'écluse, de 12 par 23 pieds. Reconstit le double engrenage pour le pont tournant ; dessiné le bief pour les réparations du printemps ; les murs de l'écluse et du coursier jointoyés avec du ciment. Bouché une fuite d'eau dans le coursier.

Ecluse n° 25 et bief.

Enlevé un obstacle dans la ventelle d'alimentation ; construit une nouvelle passerelle de 4 pieds sur 30 à la tête de l'écluse ; fait un solide cadre en bois et posé une nouvelle ventelle d'alimentation dans le coursier. Rempli un affouillement et fait treize verges de mur en ciment ; construit un grillage en bois de 40 pieds sur 4 sous le vieux grillage en fer dans le coursier. Dessiné le bief pour les réparations du printemps ; jointoyé avec du ciment les murs de l'écluse et du coursier, et bouché une fuite d'eau dans le coursier.

Ecluse de prise d'eau.

Calfaté les portes de l'écluse.

Pont tournant de Hurst.

Réparé et replanché le pont et posé de nouvelles pièces et une plateforme pour supporter la culée.

Pont tournant de Marlatt.

Réparé l'approche à la tête du pont et réparé le tablier du vieux pont tournant et reconstruit une partie de l'approche au pied du pont, et posé un nouveau câble tournant. Construit un pont temporaire de 12 pieds de large et 90 pieds de long pendant qu'on bâtissait le nouveau pont. Démoli le vieux pont tournant et construit un nouveau pont du système Howe, de 12 pieds de large et 87 pieds de long ; reconstruit les approches du nouveau pont tournant ; ballasté ces approches avec 80 verges de pierre et de gravier.

Pont tournant d'Allanburg.

En bon état.

Bief de Trois-Milles.

Nettoyé et creusé 260 verges du ruisseau du Castor. Enlevé la petite maison de dessus le coursier d'alimentation pour la placer sur le côté est du nouveau canal à Allanburg pour y établir une station de téléphone ; posé une plateforme et une cheminée à cette maison. Nettoyé et ouvert tous les fossés, etc. Revêtir 640 verges de la levée du canal avec de la pierre cassée, et réparé la brèche dans le déversoir de trop-plein à Higgin's.

Ecluse de chute, de prise d'eau et pont d'Allanburg.

En bon état. Bâti une nouvelle cuisine, fait une clôture, des trottoirs et diverses réparations à la maison de l'éclusier. Nettoyé les fossés, rempli les coulées, et réparé les levées, etc., de chaque côté. Planché le nouveau pont et les approches à Allanburg.

CANAL D'ALIMENTATION.

DEPUIS LE CROISEMENT DU CANAL D'ALIMENTATION JUSQU'À DUNNVILLE ET PORT-MAITLAND—23 MILLES.

De Dunnvillc à Stromness et Port-Maitland, la distance est de $6\frac{1}{2}$ milles, et comprend deux écluses, quatre ponts tournants, trois déversoirs de trop-plein, et 36 vanes; un pont de péage de 600 pds. de longueur et 18 de largeur, et un tablier en aval du barrage de 640 pieds; onze piles de 10 pieds sur 18 et sur 15, et vingt-six portes de déversement; une maison pour le péager; 1,000 pieds de barrage flottant dans la Grande Rivière; 1,735 pieds de levée; huit portes de tête à l'entrée des étangs de moulins; 12 ponts fixes d'une longueur collective de 1,800 pieds; deux maisons d'éclusiers; deux maisons de gardiens de ponts; cinq ponceaux; maison et bureau du contrôleur; un atelier; un chalan pour les réparations et deux bacs. Depuis le lac Erié jusqu'à l'issue du canal, la profondeur de l'eau est de 19 pds., et la moyenne du tirant de l'écluse dans les eaux basses est de 9 pieds. De Stromness à Boulton-Ditch, Marshville et au croisement, la distance est de $16\frac{1}{2}$ milles, et comprend une écluse, trois ponts tournants, deux ponts fixes, un puits, trois aqueducs et deux fossés.

L'eau a été aussi abondante que d'ordinaire dans le bief culminant, et elle a suffi pour permettre aux scieries et aux fabriques le long de la ligne de ne pas suspendre leurs opérations pendant toute la durée de la saison de navigation. Il n'est arrivé qu'un seul accident pendant l'année, un petit chalan se heurta contre le caisson au pied de l'écluse de Port-Maitland, le 14 novembre; le choc produisit un trou à son avant et le fit couler en travers du busc. Le propriétaire et l'équipage l'abandonnèrent dans cette position, et le remorqueur *Douglas* le tira hors de l'écluse. J'ai fait démolir les côtés, l'avant et l'arrière, et 10 pieds d'eau le recouvrent à l'endroit où il se trouve, à environ 100 pieds en aval du pied de l'écluse.

Tous les billots submergés et tous les obstacles ont été enlevés du canal d'alimentation et de la tranchée entre Stromness et Port-Maitland.

Déversoirs de trop-plein.

Les billots et les rebuts charriés dans la Grande Rivière par les hautes eaux du printemps et engagés dans les vanes et en avant des déversoirs ont été enlevés et jetés dans le ruisseau au pied des déversoirs. Les portes de prise d'eau ont été réparées aux endroits où la glace les avait brisées; les chaînes et les crochets ont été réparés, les vis nettoyées et les tiges de levage redressées. Toutes les pièces de bois de dessus ont reçu une couche de peinture. Toutes les planches brisées et usées sur les ponts ont été enlevées et remplacées par des planches neuves.

Barrages, tablier et ponts fixes.

Le tablier en aval du barrage a été soigneusement réparé ainsi que le plancher inférieur sous le pont de péage. Six nouvelles portes de prise d'eau ont été posées et douze réparées. Le vieux tablier en planche et deux poutres pourries ont été enlevés du pont de péage, et de nouvelles ont été posées à leur place; on a aussi réparé le tablier supérieur des ponts fixes sur l'entrée des étangs des moulins de Smith et Marlatt, et les vanes réparées. Le vieux pont sur le coursier du moulin de M. Chamber's était pourri et dut être enlevé. Ce pont avait 92 pieds de long et 16 pieds de large, on l'a raccourci à 24 pieds par 12 pieds, les extrémités ayant été remplies d'argile et de gravier.

Ecluse de prise d'eau.

Les vantaux d'aval ont été réparés et les balanciers peints, les vis nettoyées, et les passerelles renouvelées. Les buses ont été nettoyées et les rebuts enlevés d'en arrière des portes. Nouvelles chaînes posées, etc, etc.

Ponts tournants.

Les ponts tournants ont été levés de dessus leurs pivots, convenablement balancés et la lisse nivelée où la gelée l'avait dérangée. Les vieilles traverses sous les culées de tête et de pied ont été enlevées et on en a posé de nouvelles pour supporter le tablier. On a enlevé les vieilles planches usées ou brisées et on les a remplacé par

des nouvelles. Les talus autour des approches ont été remplis d'argile et recouverts de gravier où il avait été enlevé. Tous les ponts ont été peints.

Terrassement.

Le terrassement à travers la Grande Rivière a été réparé avec de la pierre et de l'argile, les ornières remplies et les fuites d'eau bouchées.

Aqueducs.

Les extrémités exposées dans les aqueducs ont été peinturées et les grillages dans les trous des puits ont été enlevés et nettoyés. Les barres ont été réparées et les grillages remis en place et convenablement fixés. Tout le bois de grève et les rebuts ont été enlevés de l'entrée des aqueducs et mis en pile et brûlés.

Ecluses.

Les buses des écluses de Port-Maitland et au croisement et les chambres ont été nettoyés et tous les rebuts et dépôts enlevés, et le revêtement du derrière des portes réparé.

Baraques d'écluses et de ponts.

Toutes les baraques d'écluses et de ponts ont été peinturées, et on a fourni aux écluses et ponts des perches d'épinette rouge et des outils pour lever le bois. Réparé les chaînes des barrages flottants.

Levés du canal.

Le chemin de halage a été réparé et recouvert de pierre.

NOTES GÉNÉRALES.

Tous les engrenages de manœuvre des portes, ainsi que les nombreux déversoirs, ponts de voitures et de chemins de fer sur les canaux, et les machines qui s'y rattachent, ont été réparés et maintenus en bon état pendant toute la saison, et on en a fait autant pour les portes d'écluses sur les déversoirs.

Tous les chardons et les plantes nuisibles ont été coupés comme à l'ordinaire sur les terrains de l'Etat; les fossés et les aqueducs ont été partout curés, et approfondis là où il était nécessaire.

Tous les ponts ont été assujétis pour l'hiver.

WILLIAM ELLIS,
Surintendant.

M. A. P. BRADLEY,

Secrétaire, département des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

ANNEXE No 12.

CANAL RIDEAU.

BUREAU DU CANAL RIDEAU,

OTTAWA, 28 septembre 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur l'état des travaux dont j'ai la charge, pour l'exercice terminé le 30 juin 1887.

La navigation s'est close à Ottawa le 29 novembre, et aux Moulins de Kingston le 30. Elle s'est rouverte à Ottawa le 3 mai, et aux Moulins de Kingston le 2 mai 1887.

L'eau s'est maintenue jusqu'à la fin de la navigation au niveau voulu sur les seuils des écluses et dans les différents biefs, depuis le bief culminant jusqu'à Ottawa.

Dans les biefs en descendant du bief culminant vers Kingston, le niveau sur le seuil d'amont à Newboro' (première écluse en descendant) est tombé au-dessous du niveau de navigation vers le milieu de septembre, et a continué à s'abaisser jusqu'à la clôture de la navigation, époque à laquelle il était à cinq pouces au-dessous du niveau normal.

Sur le bief des Moulins de Kingston l'eau s'abaisse au-dessous du niveau navigable, le 30 juillet, et continua à tomber jusqu'à la clôture, où il marquait 1 pied 4 pouces au dessous du niveau de navigation, ce qui montra la nécessité de maintenir l'eau de ce bief à 6 pieds 9 pouces dès l'ouverture de la navigation sur le buse d'amont comme on en avait l'habitude jusqu'à présent.

Les crues du printemps cette année sur la rivière Rideau ont été plus fortes que d'habitude, et la glace lors de la débâcle était extraordinairement solide. Cela a été sans doute causé par la forte chute de neige et par le froid constant de l'hiver dernier. Heureusement le froid des nuits pendant ces crues et le manque de pluies ont empêché l'eau de monter aussi rapidement qu'elle l'aurait fait autrement. Le nouveau barrage de Hogsback a soutenu sans souffrir l'effort de cette crue, mais je recommanderais fortement d'agrandir la décharge de Hogsback en approfondissant encore le chenal du côté sud du barrage, et ainsi de poser une estacade depuis le barrage jusqu'à la pointe Angus, distance d'environ 1,600 pieds pour maintenir la glace solide de la baie, qui en général cause tout le dommage à nos ouvrages.

Tous les ponts pour les voitures entre Hogsback et Ottawa (sauf les nouveaux ponts de fer à New-Edinburg) ont été plus ou moins endommagés.

La crue des eaux à l'extrémité de Kingston n'a pas été aussi forte que d'habitude; parce que la chute de neige dans cette partie du pays a été comparativement légère comparée à la section d'Ottawa, et n'a éprouvé aucune difficulté à passer par nos déversoirs.

On devrait cependant prendre des mesures pour retenir les eaux du printemps en construisant des barrages aux points importants. On a fait, l'automne dernier, des relevés hydrographiques préliminaires des lacs Rock et Bush, et des négociations sont actuellement entamées avec les propriétaires des emplacements où l'on construira ces barrages.

Moulins de Kingston.

Une paire de nouvelles portes d'écluse, et posé du gravier sur le barrage.

Un dragueur fut employé pendant deux mois pour approfondir le chenal entre la Pointe Bermingham et l'entrée de la tranchée conduisant aux moulins Brewer. Le chenal s'était rempli de billots submergés et autres débris, sur lesquels les bateaux se plaignaient qu'il n'y avait pas assez d'eau, et qu'ils cassaient leurs roues.

Moulins de Brewer, d'amont.

Terrassement du barrage renforcé, et réparations générales à la station.

Pont de Brass' Point.

Un nouveau pont de 500 pieds a été construit sur le chenal à cet endroit pour réunir le côté de Stormington à celui de Pittsburg. On a eu beaucoup de difficulté à noyer quelques-uns des caissons, à cause de la nature du fond, on a trouvé à un endroit trente pieds d'eau et de vase. Le pont est maintenant terminé et ouvert au public.

Jones' Falls.

Une paire de nouvelles portes d'écluse; nouvelle cuisine pour la maison de l'éclusier; renouvelé les balanciers.

Davis' Station.

Construit un barrage en amont et en aval de l'écluse, qui fut ensuite vidée, et une partie du mur de l'écluse et du seuil inférieur reconstruite.

Chaffey's.

Renouvelé le barrage.

Newboro'.

Réparé les portes d'écluse.

Poonamalie.

Réparé le grand barrage.

Smith's Falls.

Une paire de nouvelles portes d'écluse, barrage replanchéié, digue de pierre construite à l'ouest du barrage pour empêcher l'eau de s'échapper du bassin.

Old Slvs.

Nouvelle maison et cuisine en pierre ajoutées à la maison de l'éclusier. Deux nouveaux piliers à l'entrée de l'écluse.

Carrière de Clowe.

Nouveau barrage et réparations aux portes.

Burritt's Rapids.

Nouveau barrage, une paire de balanciers, et allonge à la maison de l'éclusier.

Long-Island

Nouvelle jetée de protection en aval du barrage, nouvelle estacade à la tête de l'île, et deux ouvertures pratiquées dans le barrage de White Horse.

Hog's Back.

Reconstruit le grand barrage; nouveau pont tournant à l'écluse; et chemin entre les écluses de Hartwell et de Hog's Back nivelé et recouvert de gravier.

Ottawa

Une paire de nouvelles portes pour le n° 7, et réparé les portes des écluses nos 2 et 3; réparations générales faites aux pertuis, chaînes, poulies, etc.

Réparations générales au quai autour du bassin.

La navigation n'a pas été interrompue durant la saison.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

FRED. A. WISE,

Ingénieur contrôleur.

M. A. P. BRADLEY,

Secrétaire du département des chemins de fer et canaux,

Ottawa.

ANNEXE No 13

CANAL TAY.

BUREAU DU CANAL RIDEAU,
Ottawa, 1er octobre 1887.

Rapport pour l'exercice terminé le 30 juin 1887.

La maçonnerie des écluses nos 1 et 2 à la baie Beveridge, a été terminée et les portes d'écluse ont été construites et seront prêtes à laisser entrer l'eau.

Le coffrage à l'entrée a été terminé durant l'hiver, et a été rempli de pierre.

Un dragueur a été occupé pendant l'automne et le printemps à creuser l'entrée entre les piliers jusqu'à la profondeur nécessaire.

La tranchée à travers les marais à Beveridge a été terminée, les talus parachevés, et les côtés enrochés.

Les levées entre les écluses nos 1 et 2 ont aussi été parachevées et mis en bon état.

Le barrage régulateur en travers de la rivière a été complété et était prêt à recevoir l'eau.

A l'extrémité de Perth, un dragueur a été constamment employé à creuser le lit de la rivière proprement dite, et à ouvrir de nouveaux chenaux à travers les méandres de la rivière. Un grand nombre d'hommes ont aussi été employés à parachever les levées et à les enrocher où c'était nécessaire.

Les entrepreneurs comptent terminer leur contrat, de bonne heure, cet automne, entre le côté est du pont rouge de Perth et la baie Beveridge.

On n'a encore commencé aucun ouvrage pour former à Perth le bassin qu'on se propose de creuser à l'ouest du pont rouge.

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

F. A. WISE,
Ingénieur contrôleur.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire, département des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

ANNEXE No 14.

CANAL DE LA TRENT.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR,

PETERBOROUGH, 20 août 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter le rapport annuel sur les constructions qui sont sous mon contrôle, pour l'exercice terminé le 30 juin 1887.

La navigation a été close le 23 novembre et s'est ouverte le 27 mars. L'eau sur les différents biefs a été maintenue au niveau réglementaire, c'est-à-dire cinq pieds sur les buses d'écluses. Le nombre d'éclusées pendant la saison a été de 1,574. La navigation n'a subi aucune interruption pendant la saison. Les réparations suivantes ont été faites:—

Fenelon Falls.

Aucune réparation considérable n'a été faite ici parce qu'il est probable qu'on changera de place la glissoire se rattachant aux nouveaux ouvrages à cette station.

Rivière Scugog.

Les chicots ont été enlevés dans la rivière.

La balise posée à l'embouchure de la rivière a été réparée et on y a entretenu une lumière qui a rendu de grands services à la navigation. Il y a eu augmentation de trafic sur ce bief.

Bobcaygeon.

Un certain nombre de vieux piliers submergés, qui servaient autrefois à la vieille scierie, et qui nuisaient à la navigation, ont été enlevés. On a mis du gravier sur le barrage, un grand nombre de tirants, que la glace avait enlevés, ont été remplacés. Les réparations de ce barrage occasionnaient une dépense annuelle. Ce barrage est très vieux et dans un état bien délabré. Il y aurait grand besoin d'un nouveau barrage et il serait très facile d'en construire un nouveau sur le rocher plat en aval du barrage, sur lequel il y a peu ou pas d'eau à cette saison de l'année.

Buckhorn.

Les ouvrages sous le contrôle du département à cette station sont en assez bon état. Il faut de nouveaux pertuis sur le côté sud pour augmenter la décharge aux époques des hautes eaux. Les nouvelles écluses ici sont à peu près terminées, et à la prochaine saison la navigation pourra s'en servir.

Lovesick et Burleigh.

Les écluses et barrages à ces stations seront terminés à la fin de l'année, et seront prêts pour la navigation à la prochaine saison.

Pointe Young.

Le nouveau barrage récemment construit a répondu aux fins pour lesquelles il avait été construit. L'écluse ici est sous le contrôle du gouvernement provincial, et le trafic y est considérable.

Lakefield.

Le barrage à cette station est maintenant terminé, et a retenu l'eau du lac à une bonne hauteur pour la navigation pendant toute la saison.

[1887]

Peterborough.

La sciure de bois est toujours jetée dans la rivière et cause à la navigation le même inconvénient dont j'ai parlé dans mes rapports précédents. Un nouvel épaulement a été construit à l'entrée d'amont de l'écluse, sur le côté ouest, et a sensiblement amélioré la navigation. Deux nouvelles assises supérieures ont été posées à toutes les portes. De nouvelles estacades conductrices ont été placées sur le côté est de l'entrée d'amont, pour protéger les navires contre le fort courant d'eau qui passe par les glissoires. Plusieurs des jetées conductrices, que la glace avait endommagées, ont été réparées.

Hastings.

Le barrage, qui perdait beaucoup d'eau, a été réparé. Un batardeau de 650 pieds de long a été installé en travers de la rivière pour arrêter l'eau en avant du barrage. Des débris, ayant une profondeur de 8 ou 10 pieds sur toute la longueur du barrage, ont été enlevés de dessus le lit de roc. On a trouvé en enlevant ces débris qu'il n'y avait jamais eu de seuil transversal, ni aucune sorte de chambre pour arrêter l'eau en avant du barrage, mais que les semelles des courbes, qui étaient de dimensions et de longueurs différentes, étaient simplement recouvertes de pierre et de gravier libre (dont tout le sable et les petites pierres avaient été lavés par l'eau). Les semelles ont été coupées de longueurs égales, et une rangée de pièces de bois de 12 sur 12 pieds, d'une ou deux pièces de hauteur, a été étriquée sur le roc et boulonnée dans le roc. Toute la partie supérieure du barrage a été recouverte d'une double rangée de planches de 2 pouces, depuis le dessus jusqu'aux semelles transversales. La face des semelles transversales a été bousillée avec de l'argile et sur cette argile on a jeté une couche de gravier d'une épaisseur de 4 pieds sur le côté inférieur, et par dessus le tout le perré. Le barrage est maintenant parfaitement étanche.

La glace a enlevé une partie du vieux revêtement sur le côté d'aval du barrage, et emporté environ 50 pieds du coffrage sur lequel reposait le tablier inférieur.

Chisholm.

Deux jetées ont été construites à l'entrée du canal dans lesquelles on a fait des encoches pour les aiguilles qui ont été fournies. Les écluses sont en bon état de service, et la navigation ne serait aucunement interrompue sur une distance de vingt-cinq milles si ce n'étaient les ponts fixes du chemin de fer de l'Ontario Central et du comté, sur le canal.

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

RICHARD B. ROGERS,
Ingénieur contrôleur.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire, département des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

ANNEXE No 15.

CANAL SAINT-PIERRE.

OTTAWA, 4 août 1887.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de faire le rapport suivant au sujet du canal Saint-Pierre :—

La navigation s'est fermée le 4 janvier et s'est ouverte le 20 avril, cette année.

Suit un état indiquant le nombre et le tonnage des navires qui ont fréquenté le canal dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1887.

Année.	Navires.		Tonnage.		Péages perçus.	
	Allant au nord.	Allant au sud.	Navires allant au nord.	Navires allant au sud.	Navires allant au nord.	Navires allant au sud.
1886.	Nombre.	Nombre.	Tonneaux.	Tonneaux.	\$ cts.	\$ cts.
Juillet.....	163	122	9,106	9,372	93 65	172 00
Août.....	122	110	8,308	5,097	110 00	79 00
Septembre.....	90	80	8,207	4,985	105 00	88 00
Octobre.....	130	109	12,406	13,957	38 11	98 14
Novembre.....	40	54	1,974	2,209	42 32	56 45
Décembre.....	26	18	1,472	1,712	32 45	24 22
1887.						
Janvier.....	2	3	106	141	4 10	2 30
Avril.....	3	2	101	115	2 10	4 00
Mai.....	94	59	3,784	3,512	103 11	88 11
Juin.....	124	98	9,108	7,542	94 21	88 44
Totaux.....	794	655	54,632	48,462	625 05	700 66

A ce chiffre total de \$1,325.71 de péages perçus, il faut ajouter la somme de \$750 payée comme commutation par les steamers *Marion* et *Neptune*, ce qui porte le grand total à \$2,075.71.

Je suis heureux de faire rapport qu'à l'exception du mur de soutènement à l'entrée du sud, les constructions de ce canal ont parfaitement résisté pendant l'exercice financier, et sont maintenant en bon état pour le service.

Un crédit spécial ayant été affecté aux réparations de l'entrée du sud, on les commencera de suite afin de les terminer avant l'hiver.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY,

Ingénieur.

M. A. P. BRADLEY,

Secrétaire du département des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

ANNEXE No 16

TRAVAUX DU HAUT DU SAINT-LAURENT ET DE LA VALLÉE DE LA TRENT.

PETERBOROUGH, 21 novembre 1887.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur des ouvrages sous mon contrôle pendant l'exercice 1886-87, allant généralement jusqu'à date.

Les ouvrages dont je parle sont le canal Murray et le rapide des Galops, améliorations du haut du Saint-Laurent.

Canal Murray.

Ces ouvrages sont situés à la tête de la baie de Quinté, et s'étendent depuis le chenal, à travers l'isthme de Murray jusqu'à la baie de la Presqu'île, sur le lac Ontario, port naturel qui sera la tête de la navigation de la rivière à l'ouest.

Ce "havre de refuge" de la rive nord-est du lac est situé près du village de Brighton, à environ 75 milles à l'ouest de Kingston et à moins de 120 milles de Port-Dalhousie, entrée du canal Welland.

Ces ouvrages couvrent une distance de $9\frac{1}{2}$ milles, et consistent en :—

1° La tranchée—ou canal proprement dit—à travers l'isthme, et la formation au moyen de dragage et de jetées, d'entrées convenables aux deux bouts, soit une distance de six milles, situés sur une ligne directe à partir de l'eau navigable dans la baie de Quinté, en passant à travers la Pointe du Midi, le marais de Dead Creek, le Creek Wouse, et vers le quai de Brighton.

Le canal est en réalité un chenal sans écluse, et est traversé par un pont de chemin de fer et trois ponts de routes carrossables.

2° La formation par dragage d'une nouvelle entrée et d'un chenal jusqu'au havre à travers le *Middle Ground* et autres battures qui barrent l'entrée actuelle, ainsi qu'un chenal près de la rive de Brighton pour relier le havre à l'entrée du "strait," distance d'environ trois milles.

La largeur du chenal à travers l'isthme est d'environ 80 pieds au fond, et celle des entrées de ce chenal de 200 pieds, avec une profondeur à l'eau basse ordinaire (ou zéro de la jauge du port de Toronto) de 12 pieds 6 pouces, soit un bon pied plus profond que le niveau de la batture du Télégraphe et autres battures de la baie de Quinté.

La nouvelle entrée du havre de la Presqu'île est en forme de cloche, et varie en largeur de plus de 1,000 pieds en dehors du phare principal, à 200 pieds dans le chenal à la hauteur du phare de la Pointe au Sel, avec une profondeur maximum de 16 pieds.

En parlant de ce havre et la nouvelle entrée, on attire de nouveau l'attention du département sur la nécessité d'agir immédiatement en vue de protéger le bois debout qui reste sur la péninsule de la Presqu'île.

Les progrès faits dans les travaux durant la dernière saison ont été généralement satisfaisants; six dragueurs ont été continuellement employés sur la tranchée, résultant dans l'achèvement presque complet de la nouvelle entrée et du chenal à travers les battures dites "*Middle Ground*" et *Calf Pasture*."

Dans le canal, le roc a été atteint à peu de profondeur dans le voisinage de l'emplacement du pont de Brighton, et l'on suppose qu'il s'étend d'une manière irrégulière sur une distance d'environ 2,000 pieds, à cette exception près, et quelque roc au fond du canal près de *Gould's clearing*, le gros de l'excavation sur cette partie des travaux est terminée.

L'excavation qui resté à faire consiste principalement dans l'achèvement du prisme du canal jusqu'à sa pleine profondeur et alignement, y compris le nivellement du plafond, ainsi que le creusage des fossés latéraux, le parachèvement des levées, du chemin de halage, etc., et la formation d'un chenal près de Brighton, pour relier le havre à l'entrée d'amont dans le *strait*."

La protection des levées avec du perré a été commencée à l'entrée de la baie de Quinté.

Les jetées aux deux entrées sont bien avancées, et seront terminées de bonne heure la saison prochaine.

La maçonnerie et le tablier du pont de voitures de Smithfield a été commencée et terminée pendant la dernière saison.

Le tablier et les approches du pont de voitures de Trenton ont également été terminés, ainsi que le tablier du pont du chemin de fer de l'Ontario Central, et le chemin permanent se rattachant à cette dernière construction a été replacé dans son alignement original.

Il ne reste donc plus qu'un seul point à construire, c'est-à-dire celui du chemin de Brighton.

Le contrat a été fait avec MM. J. D. Silcox et Cie, le 24 août 1882, et subséquemment, en 1886, un contrat pour la charpente supérieure du pont du chemin de fer, a été accordé à la *Dominion Bridge Company*, et celui des trois ponts de voitures à M. R. Waddell, de Trenton.

Améliorations du rapide des Galops.

Ces ouvrages sont situés près de l'extrémité ouest des canaux de Williamsburg, à environ 7 milles en aval de Prescott, et c'est le premier de la série des rapides qui interrompent la navigation du Saint-Laurent.

Les améliorations qu'il s'agit de faire consistent dans l'agrandissement des canaux du Saint-Laurent, en faisant au moyen de tranchées sous-marines, un chenal droit à travers le rapide, en traversant les cinq principales battures à fleau d'eau, sur une distance de trois quarts de mille, et mesurant environ 2,000 pieds de large dans la ligne centrale du chenal.

Ces battures devront être creusées de manière à obtenir une profondeur de 17 pieds à l'eau basse ordinaire, avec un chenal parfaitement droit d'au moins 200 pieds de large au fond.

L'exécution de ces travaux a été difficile, et quelques fois très dangereuse, parce qu'ils se faisaient dans le chenal principal de la rivière, dans un courant rapide, et comme à la batture inférieure, très agité, à une distance considérable de la rive, et exposés de plus à de fréquentes interruptions de la part de la navigation, tandis qu'on ne permettait aucunement à l'entrepreneur de l'entraver au cours de l'exécution de son contrat. Néanmoins, en déployant beaucoup d'habileté et de persévérance, on a maintenant terminé avec succès la partie la plus difficile et la plus importante du contrat, et l'on prévoit donc, que dans des circonstances ordinaires, ces travaux seront complètement terminés l'année prochaine.

Saison de 1887.

Le dragueur à chaîne a commencé les opérations sur l'*Upper Bar* le 4 mai, et les continuera jusqu'à la fin de la saison.

Le "Torpedo" ou chalan-torpilleur a commencé les opérations le 26 mai et fut occupé jusqu'au 18 juillet à forer et pétarder une petite batture située dans le chenal immédiatement en aval de la *Lower-Bar*.

Ayant ainsi terminé toutes les opérations de forage et de pétardement, exigées en vertu du présent contrat, le chalan a été mené au canal des Galops et y resta jusqu'à la fin de la saison.

Ci-suit un état des travaux faits jusqu'à présent :

1. *Upper Bar*. Forage et pétardement terminés; dragage aux trois quarts terminé.
2. *North Shoal*. Forage et pétardement terminés; dragage pas encore commencé.
3. *Caledonia Shoal*. Forage et pétardement terminés; dragage pas encore commencé.
4. *Island Shoal*. Forage et pétardement terminés; dragage terminé.
5. *Lower Bar*. Forage et pétardement terminés; dragage presque terminé.
- 5a *Batture extérieure*. Forage et pétardement terminés; dragage pas encore commencé.

Les travaux ont été commencés en 1880, en vertu d'un contrat accordé à W. Davis et Fils, qui l'ont transféré, en 1882, à MM. E. E. Gilbert et Fils, les entrepreneurs actuels.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire, dépt. des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

TOM. S. RUBIDGE,
Ingénieur-dirigeant

ANNEXE No 17.

LISTE des contrats passés pour la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique.

N° du contrat.	Noms des entrepreneurs.	N° du contrat.	Noms des entrepreneurs.
1	Sifton, Glass et Cie.	53	Barrow Hematite Steel Co.
2	Richard Fuller.	54	Guest et Cie.
3	F. J. Barnard.	55	West Cumberland Iron and Steel Co.
4	Oliver, Davidson et Cie.	56	Cie de Ponts de Kellogg.
5	Joseph Whitehead.	57	The Truro Patent Frog Co.
5a	Joseph Whitehead.	58	W. Hazelhurst.
6	Guest et Cie.	59	Whitehead, Ruttan et Ryan.
7	Ebbw Vale Steel, Iron and Coal Co.	60	D. O. Mills.
8	Murray Steel and Iron Co.	61	D. O. Mills.
9	West Cumberland Iron and Steel Co.	62	D. O. Mills.
10	West Cumberland Iron and Steel Co.	63	D. O. Mills.
11	Naylor, Benson et Cie.	64	Ryan, Whitehead et Ruttan.
12	Hon. A. B. Foster.	65	James Crossen.
13	Sifton et Ward.	66	Bowie et McNaughton.
	Purcell et Ryan.	67	Moncton Car Co.
14	Sifton et Ward.	68	Ontario Car Co.
	Jos. Whitehead (compléter le contrat n° 14).	69	Cie de transport du Nord-Ouest.
15	Joseph Whitehead.	70	Cie de transport du Nord-Ouest.
16	Cie du chemin de fer du Canada Central.	71	Cie de Ponts de Toronto.
17	Anderson, Anderson et Cie.	72	Ontario Car Co.
18	Cie de transport de la Rivière-Rouge.	73	Cie de Ponts de Toronto.
19	Moses Chevrette.	74	Wm. Gooderham, jeune.
20	Merchants Lake and River Steamship Co.	75	Pillow, Hersey et Cie.
21	Patrick Kenny.	76	Cooper, Fairman et Cie.
22	Holcomb et Stewart.	77	Stubbs et Cie.
23	Sifton et Ward.	78	Skead et Haycock.
24	Oliver, Davidson et Cie.	79	The Truro Patent Frog Co.
25	Purcell et Ryan.	80	James Crossen.
26	James Isbester.	81	Dunlop et Rannie.
27	Merchants Lake and River Steamship Co.	82	Ontario Car Co.
28	Cie de transport de la Rivière-Rouge.	83	James Crossen.
29	Cooper, Fairman et Cie.	84	Ontario Car Co.
30	Robb et Cie.	85	Nobles et Follis.
31	Patent Bolt & Nut Co.	86	Fairbanks, Morse et Cie.
32	Cooper, Fairman et Cie.	87	James Crossen.
32a	LeMay et Blair.	88	Walter Oliver.
33	Kavanagh, Murphy et Upper.	89	J. Patterson.
34	Cie de transport du Nord-Ouest.	90	Ferris, Paul et Milwar.
35	Cooper, Fairman et Cie.	91	Cie de chemin de fer Canadien du Pacifique
36	William Robinson.	92	Andrew Onderdonk.
37	Heney, Charlebois et Flood.	93	Andrew Onderdonk.
38	Edmond Ingalls.	94	Horton et fils.
39	John Irving.	95	Bayliss, Jones et Bayliss.
40	Gouin, Murphy et Upper.	96	Guest et Cie.
41	Purcell et Cie.	97	John McDonald.
42	Manning, Macdonald, McLaren & Co.	98	Colin Nicol Black.
43	Joseph Upper et Cie.	99	Cie de chemin de fer Canadien du Pacifique.
44	West Cumberland Iron and Steel Co.	100	A. Onderdonk, gare, Yale.
45	Barrow Hematite Steel Co.	101	A. Onderdonk, gare, Lytton.
46	Ebbw Vale Steel, Iron and Coal Co.	102	A. Onderdonk, gare, Ashcroft.
47	Patent Bolt and Nut Co.	103	John Philip Bacon, réservoirs à l'eau.
48	John Ryan.	104	A. Onderdonk, gares.
49	Richard Dickson.	105	Wilson et McCreedy, remise à locomotives.
50	Miller Frères et Mitchell.	106	Head Wrightson et Cie.
51	Dominion Bolt Co.	107	James Leamy et Donald McGillivray, recons- truction du quai à Port-Moody, C. B.
52	Cie de transport du Nord-Ouest.		

ANNEXE No 18.

NAVIGATION DU ST-LAURENT.—TABLEAU DES DISTANCES.—A.

DU DÉTROIT DE BELLE-ÎLE À PORT-ARTHUR, À LA TÊTE DU LAC SUPÉRIEUR, PAR EAU.

De	A	Sections de la navigation.	Milles statutaires.	
			Intermédiaires.	Total au détroit de Belle-Île.
Détroit de Belle-Île	Cap Whittle.....	Golfe Saint-Laurent.	240	240
Cap Whittle.....	Pointe-Ouest, Anticosti.	do	201	441
Pointe Ouest, Anticosti.	Pointe-au-Père.	Fleuve Saint-Laurent.	202	643
Pointe-au-Père.....	Rimouski	do	6	649
Rimouski.....	Bic	do	12	661
Bic	Ile Verte	do	39	700
Ile Verte (v. à v. Saguenay) ..	Québec	do	126	826
Québec.....	Trois-Rivières.....	do à la lig. de m	74	900
Trois-Rivières.....	Montréal	do	86	986
Montréal	Lachine	Canal Lachine	8 $\frac{1}{2}$	994 $\frac{1}{2}$
Lachine.....	Beauharnois	Lac Saint-Louis	15 $\frac{1}{2}$	1,009 $\frac{1}{2}$
Beauharnois	Sainte-Cécile	Canal Beauharnois	11 $\frac{1}{2}$	1,021
Sainte-Cécile.....	Cornwall.....	Lac Saint-François	32 $\frac{1}{2}$	1,053 $\frac{1}{2}$
Cornwall.....	Dickinson's Landing	Canal Cornwall	10 $\frac{1}{2}$	1,063 $\frac{1}{2}$
Dickinson's Landing	Pointe-Farran	Fleuve Saint-Laurent.....	5	1,070 $\frac{1}{2}$
Pointe-Farran	Ext. sup. de l'île de Croyle... ..	Canal de la Pte-Farran... ..	3 $\frac{1}{2}$	1,071
Ext sup de l'île de Croyle.....	Williamaburg ou Morrisburg.....	Fleuve Saint-Laurent.....	10 $\frac{1}{2}$	1,081 $\frac{1}{2}$
Williamaburg.....	Rapide Plat	Canal du Rapide Plat	4	1,085 $\frac{1}{2}$
Rapide Plat	Village de la Pointe-Iroquois.....	Fleuve Saint-Laurent	4 $\frac{1}{2}$	1,090
Village de la Pte-Iroquois.....	Extrémité sup. de Presqu'Île.....	Canal de la Pte-Iroquois.....	3	1,093
Presqu'Île.....	Pointe Cardinal, Edwardsburg	Canal de la Jonction.....	2 $\frac{1}{2}$	1,095 $\frac{1}{2}$
Pointe-Cardinal.....	Têtes des rapides des Galops.....	Canal des Galops.....	2	1,097 $\frac{1}{2}$
Rapides des Galops.....	Prescott	Fleuve Saint-Laurent	7 $\frac{1}{2}$	1,105
Prescott.....	Kingston	do	59	1,164
Kingston.....	Port-Dalhousie	Lac Ontario	170	1,334
Port-Dalhousie	Port-Colborne	Canal Welland	26 $\frac{1}{2}$	1,360 $\frac{1}{2}$
Port-Colborne	Amherstburg	Lac Érié	232	1,592 $\frac{1}{2}$
Amherstburg	Windsor	Rivière Détroit	18	1,610 $\frac{1}{2}$
Windsor.....	Pied de l'île Sainte-Marie.....	Lac Sainte-Claire.....	25	1,635 $\frac{1}{2}$
Pied de l'île Ste-Marie.....	Sarnia	Rivière Ste-Claire.....	33	1,668 $\frac{1}{2}$
Sarnia.....	Pied de l'île Saint-Joseph	Lac Huron.....	270	1,938 $\frac{1}{2}$
Pied de l'île Saint-Joseph.....	Pied du Sault Ste-Marie.....	Rivière Saint-Marie.....	47	1,985 $\frac{1}{2}$
Sault Ste-Marie.....	Tête du Sault Ste-Marie.....	Canal du Sault-Ste-Marie.....	1	1,986 $\frac{1}{2}$
Tête du Sault Ste-Marie.....	Pointe-aux-Pins	Rivière Sainte-Marie.....	7	1,993 $\frac{1}{2}$
Pointe-aux-Pins.....	Port-Arthur	Lac Supérieur.....	266	2,259 $\frac{1}{2}$
Port-Arthur au lac Shebandowan			45	
Lac Shebandowan à l'Angle Nord-Ouest.....			312	
Angle Nord-Ouest à Winnipeg.....			95	
Pointe-aux-Pins à Duluth.....			390	

Des 2,259 $\frac{1}{2}$ milles du détroit de Belle-Île à la tête du lac Supérieur, il y a 71 milles de navigation artificielle, et 2,188 $\frac{1}{2}$ milles de navigation ouverte.

Du détroit de Belle-Île à Liverpool, 1,912 milles géographiques ou 2,234 milles statutaires.

La chute totale, du lac Supérieur à la ligne des marées, est d'environ 600 pieds.

Le voyage en bateau à vapeur, de Collingwood à Port-Arthur, est de 532 milles.

ANNEXE No 19.

TABLEAU des distances des stations entre les cités d'Ottawa et Kingston :—

N ^o de la station.	Nom de la station.	Distances d'Ottawa.	Ecluses.		Dignes.			Longueur de canal artificiel à chaque station.
			No.	Ascens. à l'eau basse.	No.	Longueur.	Hauteur.	
		Milles.		Ascens. pds. pcs.		Pieds.	Pieds.	
1	Ottawa	0	8	82 0	3	230 1,320 1,616	18 33 14	
2	Hartwell's	4 $\frac{1}{2}$	2	22 0	.....	100	28	4-00
3	Hogback	5 $\frac{1}{2}$	2	13 6	1	320	60	
4	Black-Rapids	9 $\frac{1}{2}$	1	10 0	1	300	12	0-13
5	Long-Island	14 $\frac{1}{2}$	3	27 0	3	850	88	0-13
6	Burritt's	40 $\frac{1}{2}$	1	10 6	1	240	14	1-50
7	Nicholson	43 $\frac{1}{2}$	2	15 2	1	500	9	0-50
8	Clowes	44 $\frac{1}{2}$	1	10 0	1	481	16	0-05
9	Merrickville	46 $\frac{1}{2}$	3	25 0	1	150	6	0-33
10	Maitland	55	1	4 9	1	270	8	0-13
11	Edmunds	59 $\frac{1}{2}$	1	10 10	1	343	8	0-06
12	Old Slys	61 $\frac{1}{2}$	2	15 6	1	250	20	0-25
13	Smith's Falls	61 $\frac{1}{2}$	4	33 9	2	600	24	0-13
14	Premiers Rapides ou Poonamalie	64	1	7 9	1	260	5	1-25
15	Narrows	83 $\frac{1}{2}$	1	4 0	1	600	9	0-06
	Ascension totale à l'eau basse			292 3				
				Chute.				
16	Isthmus	87 $\frac{1}{2}$	1	4 0	.....	.....	.....	1-25
17	Chaffey's	92	1	12 6	.....	.....	.....	0-13
18	Davis	94 $\frac{1}{2}$	1	9 0	1	300	15	0-06
19	Jones' Falls	97 $\frac{1}{2}$	4	60 0	1	300	60	0-25
20	Brewer's Upper Mills	108 $\frac{1}{2}$	2	19 0	1	200	20	1-75
21	do Lower Mills	110	1	14 2	1	200	12	4-25
22	Kingston Mills	120 $\frac{1}{2}$	4	46 8	1	6,042	14	0-25
23	Kingston	126 $\frac{1}{2}$						
	Chute totale à l'eau basse			165 4				
	Total		47		24	15,472		16-46

ANNEXE No 20.

TABLEAU indiquant la date de la fermeture des canaux dans l'automne de 1886, et de leur ouverture au printemps de 1887.

Canaux.	Fermeture.	Ouverture.
Canal Lachine.....	30 novembre 1886.	5 mai 1887.
Canal Beauharnois.....	1er décembre 1886.	3 mai 1887.
Canal Cornwall.....	8 décembre 1886.	4 mai 1887.
Canal Williamsburg.....	4 décembre 1886.	30 mai 1887.
Canal Welland—		
Nouveau canal.....	4 décembre 1886.	4 mai 1887.
Ancien canal.....		
Ecluse et digue Sainte-Anne.....	27 novembre 1886.	4 mai 1887.
Canal Carillon.....	30 novembre 1886.	2 mai 1887.
Canal Grenville.....		
Ecluse et digue de la Culbute.....	30 novembre 1886.	1er mai 1888.
Chute à Blondeau.....		
Rideau { Kingston-Mills.....	30 novembre 1886.	2 mai 1887.
Ottawa.....	29 novembre 1886.	3 mai 1887.
Ecluse Saint-Ours.....	30 novembre 1886.	2 mai 1887.
Canal Chambly.....	1er décembre 1886.	5 mai 1887.
Canal Erié (New-York).....	1er décembre 1886.	7 mai 1887.
Canal Saint-Pierre (Cap-Breton).....	4 janvier 1887.	20 avril 1887.
Travaux du canal Trent.....	23 novembre 1886.	27 mars 1887.

ANNEXE No 21.

Liste des contrats passés entre le 1er juillet 1886 et le 30 juin 1887.

Chemins de fer et canaux.	Aete, lettre, etc., par lesquels un contrat a été passé.	Nom de l'entrepreneur.	Date du contrat.	Description générale.
Ch. de fer Canadien du Pacifique.....	Contrat 8,519...	Jas. Leamy et D. McGillivray...	7 sept. 1886	Démolir et rebâtir une partie du quai à Port-Moody, C.-B.
Ch. de fer Intercolonial.....	do 8,523...	John F. Teed	8 do 1886	Construire une station pour voyageurs et un hangar à fret, Dorchester, N.-B.
do	do 8,456...	Chas. Cammell et Cie (limitée).....	26 juillet 1886	Fournir 5,000 tonneaux de rails d'acier, 67 lbs. par verge, avec éclisses, pour le chemin de fer Intercolonial, livrés au quai du ch. de fer Interc., à Richmond ou à Halifax, N.-E.
do	do 8,476...	Moss Bay Hemastite Iron and Steel Co. (limitée).....	7 do 1886	Fournir 230 tonneaux de rails d'acier et éclisses, pour le contrat n° 8,419.
do	do 8,477...	G. P. Jardine et Paul Lea.....	19 do 1886	Exiger une station pour voyageurs à Glengarry.
do	do 8,495...	Jas. Harris et Cie.....	30 do 1886	Construire un hangar à fret à Notre-Dame du Portage.
do	do 8,499...	Peter Nadeau.....	9 août 1886	Construire un pont en fer pour piétons, à la rue Dorches-ter, St.-Jean, N.-B. Élargir le pont à la rue Wall.
do	do 8,501...	James Crossen	23 do 1886	Construire un wagon-salon, livré à la jonction de la Chau-dièrre.
do	do 8,524...	Patk. A. Fabry	4 sept. 1886	Const. un mur à la plate-forme de la rue Young, Halifax.
do	do 8,528...	Frs Soucy	10 do 1886	Construire un hangar à fret à Notre-Dame du Portage.
do	do 8,529...	Geo. Fleming et Fils.....	10 do 1886	Construire un pont en fer pour piétons, à la rue Dorches-ter, St.-Jean, N.-B. Élargir le pont à la rue Wall.
do	do 8,530...	A. Grant et Fils.....	10 do 1886	Construire un caisson de protection près du pont de la rivière Ristigouche, à la station de Métauchia, Qué.
do	do 8,531...	Rhodes, Curry et Cie.....	2 do 1886	Construire un quai à houille à la rue Young, Halifax, N.-E.
do	do 8,535...	do	17 do 1886	Exiger une gare et un hangar à fret, Beaver-Bank, N.-E.
do	do 8,547...	Cie de chemin de fer Albert.....	19 oct. 1886	Hypothèque garantissant le rémouvement au gouverne-ment de \$15,000 avancées à la compagnie comme prêt en vertu de l'acte 48 Vic., c. 10, pour un ch. de fer de Hopewell à Salisbury, ligne d'aliment. de l'Intercol.
do	do 8,571...	F. B. Atkinson.....	17 sept. 1886	Pétaroter et enlever du roc au bassin de Davies, Lévis, Qué.
do	do 8,572...	Rhodes, Curry et Cie.....	11 oct. 1886	Addition à l'atelier de réparation, Saint-Jean, N. E.
do	do 8,573...	do	4 do 1886	Gare et hangar à fret à Derby, N.-B.
do	do 8,580...	Chas. Cammell et Cie (limitée).....	27 do 1886	Fournir 12,000 tonnes de rails à rebord en acier, Bessemer, 67 lbs. par verge, livrés au quai du chemin de fer, à Halifax, N.-E., pour le chemin de fer Intercolonial.

do	do 8,581...	do	27 do 1886	Fournir 300 tonnes de rails d'acier à rebord Bessemer, 56 lbs. par verge, livrés sur le quai du chemin de fer à Halifax, N.-E., pour l'embranchement de Windsor.
do	do 8,584...	Arcade Lemieux.....	1er avril 1886	Transborder du fret à la jonction de la Chaudière.
do	do 8,588...	J. Harris et Cie.....	12 do 1886	Construire 50 wagons à houille de 35 pieds de long, livrés à Saint-Jean, N.-B.
do	do 8,618...	Rhymney Iron Co. (limitée).....	3 do 1886	Fournir assez d'éclisses pour les 12,000 tonnes de rails d'acier : 22, contrat n° 8,550.
do	do 8,619...	do	3 do 1886	Fournir 19 tonnes d'éclisses pour les 300 tonnes de rails pour l'embranch. de Windsor : 22, contrat n° 8,581.
do	do 8,625...	Lévi Thériault	13 sept. 1886	Construire des caissons pour être ajoutés au quai du che-min de fer à la Rivière-du-Loup, et travaux pour pro-longer la voie ferrée jusqu'à l'extrémité du quai.
do	do 8,626...	E. T. Nesbitt	6 nov. 1886	Construire un hangar à fret à la Rivière-du-Loup.
do	do 8,627...	do	5 do 1886	Const. un abri para-neige, 800 pds de long, à St.-Fabien.
do	do 8,634...	Veil Sutherland	15 do 1886	Niveler les terrains de la station à Westville, N.-E.
do	do 8,635...	D. W. Murray	15 do 1886	Niveler les terrains de la station à Westville, N.-E., em-branchement de la ville de Pictou.
do	do 8,636...	Jas. Monaghan et Fils.....	8 do 1886	Construire un mur au côté et à l'extrémité de la plate-forme à houille, Halifax, N.-E.
do	do 8,637...	John F. Teed	20 do 1886	Const. des bâtiments pour la station à Pictou, embran-chement de la ville de Pictou.
do	do 8,651...	Jas. Harris et Cie.....	10 déc. 1886	Construire 100 wagons à houille de six tonnes.
do	do 8,652...	do	10 do 1886	Construire 7 wagons à houille de vingt tonnes.
do	do 8,661...	The Dominion Bridge Company	20 do 1886	Construire un viaduc en acier au-dessus de Bearbrook, pour l'embranchement de la ville de Pictou.
do	do 8,663...	Jas. Harris et Cie.....	23 do 1886	Construire 67 wagons-plate-formes, 100 wagons à houille, 10 wagons fermés, livrés à Saint-Jean, N.-B.
do	do 8,669...	Rhodes, Curry et Cie.....	24 do 1886	Construire une station à voyageurs lambriquées en briques à Stellarton, N.-E., embranch. de la ville de Pictou.
do	do 8,670...	Robt. Maxwell	22 do 1886	Construire une clôture, traversée, etc., section centrale, embranchement de la ville de Pictou.
do	do 8,671...	M. J. Hogan	22 do 1886	Déblayer, niveler, poser la voie, etc., embranchement de la ville de Pictou, section centrale.
do	do 8,700...	James Crossen.....	18 fév. 1887	Construire un wagon-dortoir, livré à la jonction de la Chaudière (ministère des chemins de fer à fournir les barres d'attelage, roues, etc.)
do	do 8,714...	Jas. Graham.....	25 do 1887	Clôtures entre le débarcadère de Pictou et Truro, 5,800 perches; jonction de Truro et Windsor, 4,900; Truro et Londonderry, 3,800.
do	do 8,715...	Andrew King	28 do 1887	Clôtures entre la jonction de Bedford et Windsor, 1,350 perches.
do	do 8,716...	John McIntosh et Cie.....	25 do 1887	Clôture entre Port-Mulgrave et New-Glasgow; Stillwa-ter et Windsor; Londonderry et Salt Springs; Salt-Springs et Amherst.
do	do 8,717...	Thos. Ouelette.....	3 do 1887	Décharger du charbon des wagons et l'armer dans les hangars, Rivière-du-Loup.
do	do 8,719...	Humphry et Frites.....	26 do 1887	Clôtures entre Moncton et Petitcodiac, 1,817 perches; Penobscuis et Hampton, 1,120 perches.

Liste des contrats passés entre le 1er juillet 1886 et le 30 juin 1887—Suite.

Chemins de fer et canaux.	Acte, lettre, etc., par lesquels le contrat a été passé.	Nom de l'entrepreneur.	Date du contrat.	Description générale.
Chemin de fer Intercolonial	Contrat 8,720...	F. B. Atkinson	4 mars 1887	Cloûtures entre Saint-Simon et Saint-Henri, 2,560 perches.
do	do 8,721...	John C. Calhoun	25 do 1887	Cloûtures entre Sackville et Moncton, 1,176 perches, y compris l'embranchement de Shédiac.
do	do 8,722...	Edward Crossman	26 do 1887	Cloûtures entre Barnaby-River et Campbellton, 3,080 perches.
do	do 8,723...	James Boyd	9 mars 1887	Pour faire tout l'ouvrage de la buanderie des wagons-poste, wagons-dortoirs et wagons-officiels.
do	do 8,727...	Joseph Geddes	24 fév. 1887	Cloûtures entre un point 4 milles au nord de la Jonction de Kent et Coal Branch, 1,392 perches.
do	do 8,728...	Andrew Dunn	24 do 1887	Cloûtures entre la Jonction de Kent et Barnaby-River, 1,540 perches; Moncton à Adamsville, 1,296 perches.
do	do 8,730...	Philibert Ouellette	24 mars 1887	Construire une station et un appartement pour le fret à Saint-Joseph, Lauzon, Qué.
do	do 8,740...	Rhodes, Curry et Cie.	15 do 1887	Construire une plate-forme à houille à Londonderry, N.-E.
do	do 8,741...	W. R. Geldert	12 do 1887	Construire un caisson à la Station de Pictou, N.-E., 146½ pds x 10 x 9 pds de hauteur.
do	do 8,742...	Starr Manufacturing Co. (limitée)	25 do 1887	Fournir 40 wagons à houille de 20 tonna.
do	do 8,743...	John N. McElmon	23 do 1887	Construire un pont en bois au-dessus du canal à Dartmouth, près de l'embranchement de Dartmouth
do	do 8,745...	Odillon Micnault	7 do 1887	Cloûtures entre Assametquaghan et Sayabec, 3,194 perch.
do	do 8,747...	Bellavance et Boulay	11 do 1887	do Sayabec et Saint-Moise 1,120 do
do	do 8,748...	E. Godbout et Cie.	8 do 1887	do Saint-Moise et Petit-Métis 792 do
do	do 8,750...	Carrier, Laine et Cie.	21 do 1887	do Sainte-Flavie et Rimouski 1,808 do
do	do 8,794...	Smith et McPhail	30 avril 1887	Construire une plate-forme en fer à Humphrey's Mills Stream, 2 milles à l'est de Moncton.
Chemin de fer de l'Île du Prince-Rd.	do 8,686...	Neil Buchanan	18 janv. 1887	Fournir 600 traverses de pèche livrées à O'Leary Station.
do	do 8,687...	Robert Ellis (ainé)	17 do 1887	Fournir 5,600 traverses de pèche et 1,000 d'épinette grise, livrées à O'Leary Station.
do	do 8,688...	John Miller	18 do 1887	Fournir 1,000 traverses de pèche, livrées au garage Arthur.

[1887]

do	do 8,689...	J. A. Beairto	17 do 1887	Fournir 2,600 traverses de pèche, livrées à la station de Conway.
do	do 8,690...	Robert Ellis (jeune)	17 do 1887	Fournir 10,000 traverses de pèche, et 10,000 d'épinette, livrées entre Bloomfield et Wellington.
do	do 8,691...	J. R. Larkins	18 do 1887	Fournir 13,200 traverses de pèche livrées entre Bloomfield et Wellington.
do	do 8,692...	F. T. Arsenault	17 do 1887	Fournir 500 traverses de pèche, et 3,000 d'épinette noire, livrées à Richmond et Saint-Nicholas.
do	do 8,693...	M. A. McNeill	17 do 1887	Fournir 800 traverses de pèche, et 600 d'épinette noire, livrées à Brae et Pont Hill.
do	do 8,695...	Archibald et Cie.	10 mai 1887	Fournir 6,200 tonnes de houille à Charlottetown, 3,150 tonnes; Sumner-ridge, 2,200 tonnes; George-town, 300 ton.; O.-Traverse, 180 ton.; Souris, 300 t.
Chemin de fer du Cap-Breton	do 8,575...	O'Donoghue et Kennedy	11 nov. 1886	Construire un caisson pour le quai à la Pointe Tupper, N.-E., dans le détroit de Canso.
do	do 8,694...	Sims et Slater	28 janvier 1887	Construire un chemin de fer de Grand-Narrows à Sydney, Cap-Breton, N.-E.
Canal Welland	do 8,496...	Murray et Cleveland	28 sept. 1886	Approfondir la section A.
do	do 8,705...	Hamilton Bridge and Tool Co.	12 mars 1887	Construire une porte de caisson en fer forgé, livrée à Port-Dalhousie.
Canal Rideau	do 8,677...	Burns et Smith	24 janvier 1887	Construire 6 piles, 1 pile d'appui, 2 culées et abords, avec superstructure (excepté tablier mobile); un pont de bois à Brass Point, entre Storrington et Pittsburg.
Canal Murray	do 8,502...	Robt. Weddell	17 sept. 1886	Construire 3 ponts sur le canal Murray, pour les chemins de Trenton, Smithfield et Brighton.
do	do 8,504...	Dominion Bridge Co. (limitée)	6 oct. 1886	Construire un pont de chemin de fer sur le canal Murray pour le chemin de fer de Central d'Ontario.
Navigation de la Trent	do 8,512...	Chas. Wynne	16 juillet 1886	Construire 3 paires de portes d'écluses pour le canal des chutes Fenelon.
CHEMINS DE FER SUBVENTIONNÉS.				
Cie de chemin de fer de Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie	do 8,235...	Cie de ch. de fer de Brockville, Westport et Sault Ste-Marie.	16 do 1886	Convention re Subvention, ligne depuis Brockville jusqu'à Westport, 40 milles.
Cie de chemin de fer Central	do 8,292...	Cie de chemin de fer Central	7 do 1886	Convention re Subvention, ligne depuis la rivière au Saumon, à la tête du Grand Lac, à la stat. de Norton, ch. de fer Inter., entre Sussex et St-Jean, 40 milles, ch. de fer Inter., entre Sussex et St-Jean, 40 milles.
Cie de ch. de f. d'Ontario et du Pac.	do 8,440...	Cie de ch. de f. d'Ont. et du Pac.	27 do 1886	Convention re Subv., pour un ch. de fer dep. Cornwall J. Perth, via Newington, Crystler, Manotick et Franktown.
Cie de ch. de fer Can. Atlantique	do 8,409...	Cie de ch. de f. Can. Atlantique	12 juillet 1886	Convention re Subvention, pour un chemin de fer depuis l'île Clark jusqu'à Valleyfield, depuis Lacolle jusqu'à 1½ mille à l'ouest de Johnson.
Cie de chemin de fer d'Irondale, Bancroft et Ottawa	do 8,444...	Cie de ch. de fer d'Irondale, Bancroft et Ottawa	19 août 1886	Convention re Subvention pour un ch. de fer dep. la div. de Midland au ch. de fer du Grand-Tronc à Snowden jusqu'à Bancroft, 50 milles.
Cie de chemin de fer Northern et Western du Nouveau-Brunswick	do 8,408...	Cie de ch. de fer Northern et Western du Nouv.-Brunswick	14 do 1886	Convention re Subvention entre les terminus depuis Frédéricton et depuis Indiantown.

[1887]

LISTE des contrats passés entre le 1er juillet 1836 et le 30 juin 1887.—*Suite.*

Acte, lettre, etc., par lesquels le contrat a été passé.	Nom de l'entrepreneur.	Date du contrat.	Description générale.
CHEMINS DE FER SUBVENTIONNÉS.			
Cie. de ch. de fer de L'Assomption.	Cie de c. de f. de L'Assomption	16 sept. 1886	Convention <i>re</i> Subvention pour un chemin de fer depuis L'Epiphanie jusqu'à L'Assomption, 3½ milles.
Cie de chemin de fer de Bouctouche et Moncton.....	Cie de chemin de fer de Bouctouche et Moncton.....	14 do 1886	Conv. <i>re</i> Subv., lig. part. de Moncton j. Bouctouche, N.-E.
Cie de chemin de fer du Pacifique d'Ontario-Ouest.....	Cie de chemin de fer du Pacifique d'Ontario-Ouest.	2 nov. 1889	Convention <i>re</i> Subvent., 27 milles, Woodstock à London. (ligne changée sujet à l'approbation du parlement).
Cie de ch. de fer Great Eastern.	Cie de c. de f. de Great Eastern	12 octobre 1888	Convention <i>re</i> Subvention, ligne partant de Yamaoka jusqu'à la rivière Saint-François, 10 milles.
Cie de chemin de fer de Joggins.....	Cie de ch. de fer de Joggins.....	30 nov. 1886	Convention <i>re</i> Subvention, 12 milles depuis la station de McCann, chemin de fer International, jusqu'à Joggins, sur la baie de Cumberland, N.-E.
Ch. de fer Canadien du Pacifique...	Cie de chemin de fer de Toronto, Bruce et Grey.....	20 janvier 1887	Convention <i>re</i> Subvention, 5 milles, Glenannan à Wingham, Ont.
Cie de chemin de fer Northern et Western du Nouveau-Brunswick.	Cie de ch. de fer Northern et Western du Nouv.-Brunswick	12 août. 1887	Convention <i>re</i> Subvention, prolongement jusqu'à l'eau profonde à Chatham, N.-B., 2 milles.
Stewiacke Valley and Lansdowne Railway Co. (Limitée)	Stewiacke Valley and Lansdowne Railway Co (Limitée)	17 déc. 1886	Convention <i>re</i> Subvention, chemin de fer depuis le chemin de fer Intercolonial, passant par la Vallée de Stewiacke allant vers Lansdowne, 25 milles.
Cie de chemin de fer de Caraqueet...	Cie de ch. de fer de Caraqueet...	19 février 1887	Convention <i>re</i> Subvention, depuis la fin de la présente partie subventionnée de leur chemin de fer de Lower Caraqueet jusqu'à Shippegan, N.-B., 10 milles.
Western Counties Railway Co.	Western Counties Railway Co.	31 janvier 1887	La Cie consent de céder au gouvernement son titre à l'embranch. de Windsor, et de const. un ch. de fer dep. Annapolis j. Digby et dep. Yarmouth j. Annapolis.

ANNEXE N^o 22.

ÉTAT GÉNÉRAL.

- 1^o Pouvoirs hydrauliques et autres propriétés publiques loués sur les canaux, etc., pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.
- 2^o Propriétés achetées ou endommagées par le ministère des chemins de fer et canaux, pour les chemins de fer et canaux du Canada, et propriétés vendues comme n'étant pas nécessaires aux chemins de fer et canaux, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.
- 3^o Convention au sujet de subventions accordées par le gouvernement fédéral pour aider à la construction des chemins de fer, intervenues entre certaines compagnies de chemins de fer et le ministre des chemins de fer et canaux, pendant l'exercice clos le 30 juin 1887.

ÉTAT

1^o—Pouvoirs hydrauliques et autres propriétés loués sur les canaux

Date de la signature.	Durée du bail.	Locataires.	Propriété loués.	A quelle fin employée.
			<i>Canal Sainte-Anne.</i>	
19 oct. 1887	Durant bon plaisir.	D. Lebeau.....	Empiètement sur les lots 112, 113, Sainte-Anne de Bellevue.	Ses édifices.....
			<i>Canal Grenville.</i>	
21 juill. 1887	do	Rév. A. J. Grier.....	Une maison en briques sur le lot n ^o 8, 1er rang, Grenville.	Demeure.....
			<i>Canal Rideau.</i>	
21 août 1886	20 ans seulement.	Brown et Weston....	Partie de réserve, à Stewarton, lot F, con. C, et lot F, con. D, Nepean, pour les quais.	Cour pour distribuer du bois de serv. et magas.
20 juill. 1887	21 ans, renouvelé à perpétuité.	J. P. et B. Tett, exécuteurs.	Partie de la réserve près de l'écluse Isthmus, parties 1 et 2 dans la 4e con., Crosby-Nord.	.....
31 août 1887	Durant bon plaisir.	Cath. O'Neil.....	Partie de la réserve, lot L, con. C, Nepean, près du marais de Dow.	Culture.....
			<i>Canal Trent.</i>	
25 juill. 1887	21 ans seulement.	Francis Sandford....	Part. de la rue Water, entre la riv. et le canal, vill. de Fenelon-Falls.	Fabrique de carrosses.
			<i>Chemin de fer Intercolonial.</i>	
1er do 1886	1 an.....	Jos. Fortin.....	Permis de vendre des livres, etc., sur les chars, Lévis à Campbellton	.....
1er do 1887	do	do	do	.....
1er do 1886	do	Canada Ry News Co.	Permis de vendre des livres, etc., sur les chars, Halifax, Saint-Jean, Campbellton et Pointe-du-Chêne.	.....
1er do 1887	do	do	do	.....
6 do 1887	3 ans.....	Sidney Gray.....	Permis de vendre des livres sur les trains et les stat., ch. de f. I.P.E.	.....
27 juin 1887	20 ans.....	C. et H. Primrose au gouvernement.	Eau fournie de la source sur leur lot, à Pictou, N.-E.	.....
			<i>Canal Carillon.</i>	
20 sept. 1886	2 mois.....	Wm. Davis.....	5 chalans du gouv., maint. à Carillon, p. ses travaux de Ste-Anne.	.....
26 mai 1887	1 do	Cie du pont Union..	2 chal. du gouv., maint. à Ste-Anne, p. leurs trav. au pont du C.C.P.	.....
			<i>Canaux de Williamsburgh.</i>	
18 oct. 1886	21 ans, renouvelé à perpétuité.	Municipalité du village de Morrisburgh.	Lot près de l'écluse n ^o 23, Morrisburgh, canal du Rapide Plat.	Fournir de l'eau au village.
			<i>Canal Welland.</i>	
16 sept. 1887	Durant bon plaisir.	H. A. Rose.....	Part. du lot 26, 5e con., Crowland, à l'O. du c. et N.-O. de la r. Pr. W.	Ses édifices.
10 déc. 1887	do	R. F. Lattimore.....	The "Boomer Mill site," Dunnville.	Moulin à farine.

GÉNÉRAL:

et chemins de fer, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

Force du pouvoir hydraulique loué.	Etendue de la propriété.	Date du bail.	Loyer annuel.	Termes de paiement.			Observations.
				Montant de chaque paiement.	Date du paiement chaque année.	Quand le premier paiement est échu.	
			\$ cts.	\$ cts.			
.....	15 p. 10 pc.	1er sept. 1887	1 00	1 00	1er sept. ...	Sur livraison du bail.	
.....	.....	1er mai 1887	5 00	5 00	1er mai ...	do	
.....	0*3 X 2*3 acres.	1er août 1886	100 00	100 00	1er août ...	do	
.....	.....	1er mai '83	{ Terr. \$1 Magas. 2 }	3 00	1er mai ...	1er mai 1887	Renouvellement du bail n ^o 2372.
.....	4.50 acre..	1er août 1887	9 00	9 00	1er août ...	Sur livraison du bail.	
.....	0*66 acre..	1er déc. 1886	50 00	50 00	1er déc. ...	1er déc. 1886	
.....	.....	1er juill. 1886	400 00	33 34	Par mois ..	1er juill. 1886	
.....	.....	1er do 1887	400 00	33 34	do	1er do 1887	
.....	.....	1er do 1886	1100 00	91 67	do	1er do 1886	
.....	.....	1er do 1887	1100 00	91 67	do	1er do 1887	
.....	.....	1er jan. 1887	300 00	25 00	do	5e jour de chaq. mois.	Argent payé
.....	.....	27 juin 1887, pour les 20 années.	3000 00 en tout...				
.....	.....	20 sept. 1886	100 00		pour les 2 mois.		Payé et remis.
.....	.....	26 mai 1887	20 00		pour 1 mois.....		Payé.
.....	0*57 acre..	1er sept. 1886	70 00	35 00	1er jan. et 1er juill.	1er juill. 1885	
.....	0*01.....	10 mars 1886	1 00	1 00	10 mars ...	Sur livraison du bail.	Il a payé \$4 pour arrérage de loyer dep. '66 jusq. '86.
.....	0*15.....	1er jan. 1887	360 00	180 00	1er jan. et 1er juill.	1er jan. 1887	Il a fait une cession à Jobz Moody et Fils, 27 décembre 1886; consentement du ministre, 21 fév. 1887.

ETAT GÉNÉRAL indiquant : 1°—Pouvoirs hydrauliques et autres propriétés

Date de la signature.	Durée du bail.	Locataires.	Propriété louée.	A quelle fin employée.
<i>Canal Welland—Fin.</i>				
24 déc 1886	Durant bon plaisir.	Rolston et Haskins...	The "Mittleberger Mill site," Dunnville.	Eclairer le vill. par l'électricité.
23 mars 1887	do	Phélp's Frères.....	Surplus d'eau, à la ville de Welland, pour l'hiver seulement.	Moulin à moudre.
8 sept. 1887	21 ans, renouvelé à perpétuité.	John Hill.....	Lot 15, village du Port-Robinson, partie 203, Thorold.	do
<i>Canal Beauharnois.</i>				
29 nov. 1886	Durant bon plaisir.	Valleyfield Canning Co.	Lot de quai en aval de l'écl. de prise d'eau, Valleyfield, sur le B. de la riv.	Quai et hangar...
31 mai 1887	21 ans, renouvelé à perpétuité.	Cie d'aqueduc de Valleyfield.	Partie du lot n° 830, ville Salaberry-de-Valleyfield, sur la Grande-Île.	Eau pour la ville
13 juin 1887	Durant bon plaisir.	Cie de téléphone Bell du Canada.	Placer des poteaux et fils le long du canal, de Melocheville à Valleyfield.	.....
<i>Canal Lachine.</i>				
2 sept. 1886	do	Pierre Poulin.....	Lots 1 et 2, O. du bassin n° 4, St-Gabriel, Montréal.	Piler du bois de construction.
19 avril 1887	do	H. Bulmer, jeune, et Frère.	Lots 3, 4, 5, 6 et 7, E. du bassin n° 4, St-Gabriel, Montréal.	do
30 août 1886	do	O. Dufresne, jeune, et Frère.	Lots 8 et 9, O du bassin n° 3, St-Gabriel, Montréal	do
21 do 1886	do	Bourgouin et Thibault.	Lots 12 O, 15 et 16. E du bassin n° 3, St-Gabriel, Montréal.	do
26 avril 1887	do	Henderson Lumber Co. (Limitée).	Lots 13, 14 et 18, E. du bassin n° 3, et lots 19 et 22, E. du bassin n° 2, St-Gabriel, Montréal.	do
27 août 1886	do	D. Pariseau.....	Lot 17, E. du bassin n° 3, St-Gabriel, Montréal.	do
3 sept. 1886	do	Pat. McCrory.....	Lots n° 20 et 21, O. du bassin n° 2, St-Gabriel, Montréal.	Cour à houille...
3 do 1887	do	Commissaires du havre de Montréal.	Pouvoir pour 40 électroliers (par l'électricité).	Eclair. les quais, Montréal.
25 do 1886	do	Hurteau et Frère	Lots 1, 2 et 3, S.-E. du bassin Wellington, Montréal	Piler du bois de construction.
18 do 1880	do	Dobell, Beckett et Cie	Lots 4, 5, 6 et 7, S.-E. du bassin Wellington, Montréal.	Expédier des mardiers.
18 do 1886	do	J. Burstall et Cie...	Lots 8, 9 et 10, S.-E. du bassin Wellington, Montréal.	Piler du bois de construction.
21 do 1886	10 mois	Verret, Stewart et Cie	Espace dans l'hangar n° 1, bassin St-Gabriel, Montréal.	Emmagasiner du sel.
5 do 1887	1 an	do	do	do
21 oct. 1886	3 ans	Warren, Scharf Asphalt Paving Co.	Lot sur la rue St-Patrice, bassin St-Gabriel, Montréal.	Manuf. de pavage en asphalte.
30 do 1886	8 mois	Dobell, Beckett et Cie	Espace dans le hangar n° 1, bassin St-Gabriel, Montréal.	Emma du bois de construction.
21 déc. 1886	6 do	do	Espace dans le hangar n° 2, bassin St-Gabriel, Montréal.	do

loués sur les canaux et chemins de fer, etc.—Fin.

Force du pouvoir hydraulique loué.	Etendue de la propriété	Date du bail.	Loyer annuel.	Termes de paiement.			Observations.
				Montant de chaque paiement.	Date du paiement chaque année.	Quand le premier paiement est échü.	
			\$ cts.	\$ cts.			
25 f. de c	0.3 acres	1er janv. '87	115 00	115 00	1er janv...	Sur livraison du bail.	
30 f. de c	.....	1er do '87	45 00	45 00	1er janv...	do	Annule le bail 2519 de Dunlop et Seeley.
10 f. de c	0.25	1er juill. '86	86 00	43 00	1er janv. et 1er juil....	1er janv. '87	Il peut avoir 10 f. de ch. pour \$50. Annule 2518.
.....	100 pieds.	1er août '85	23 00	23 00	1er août...	1er août '85	Annule le bail 5260.
260 pes carrés.	7,350 pds.	1er janv. '87	3.50 par f. de c.	.....	1er janv. et 1er juil.	1er juil. 87	
.....	.....	13 juin '87	1 00	1 00	1er juin...	Sur livraison du bail.	
.....	.....	1er mai '86	592 77	592 77	1er mai...	A l'encan. 27 avril.	
.....	.....	1er do '86	1,102 93	1,102 93	do	do	
.....	.....	1er do '86	420 75	420 75	do	do	
.....	.....	1er do '86	684 44	684 44	do	do	
.....	.....	1er do '86	1,277 06	1,277 06	do	do	
.....	.....	1er do '86	253 68	253 68	do	do	
.....	.....	1er do '86	428 08	428 08	do	do	
40 f. de c	.....	1er sept. '86	500 00	\$2 par f. de c	1er sept...	1er sept. '87	
.....	2.37 acres.	1er mai '86	500 00	500 00	1er mai...	Sur livraison du bail.	
.....	2.15 do	1er do '86	800 00	800 00	do	do	
.....	1.41 do	1er do '86	800 00	800 00	do	do	
.....	100×40pds	1er août '86	100 00	100 00	A l'avance et tout d'un coup	do	
.....	50×40 pds	1er juin '87	100 00	100 00	Tout à la fois.	do	
.....	19,200 pds	1er oct. '86	100 00	100 00	1er oct....	do	
.....	650×40pds	1er sept. '86	400 00	\$50 per month	.....	do	Durant 1 année, par lettres.
.....	200×40pds	1er nov. '86	100 00	.....	A l'avance	do	

2° - PROPRIÉTÉS achetées ou endommagées par le ministère des chemins de fer et canaux, et propriétés vendues par le même ministère comme n'étant pas nécessaires aux dits chemins de fer et canaux, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

Date.	Vendeurs, etc.	Acheteurs.	Propriétés achetées, vendues ou endommagées	Pour quel usage.	Étendue.	Montant payé.	Observations.
13 sept. 1887	T. et W. Owens	Sa Majesté	<i>Canal Grenville.</i> Décharge, effets submergés, etc., dans la cave, lot 11, Stonefield, par la crue des eaux en janv. 1886, le drainage étant arrêté par les travaux du canal.	Canal Grenville	.....	\$ 177 65	
20 oct. 1886	Cath. Winters et al.	do	<i>Canal Cornwall.</i> Pt. S. de la 4 E. 4 dans la 1re con., Osnabruck, terrain, \$197 50; dommages, \$30.....	Canal Cornwall	0.79 acres	217 50	Et décharge, 14 janvier 1887.
28 juin 1887	R. E. Moss et al.	do	Pt. S. de la 4 E. 4 dans la 1re con., Osnabruck	do	0.79 do	217 50	
28 do	G. O. Smith et al.	do	2 E. du lot 14, 1re con., Cornwall, pour agrandissement	do	2.20 do	4,000 00	Et décharge, juillet 1887.
28 do	Cie manuf. de papier de Toronto (Lim.)	do	2 O. du lot 13, 1re con., Cornwall, pour agrandissement	do	1.10 do	2,000 00	Et décharge, juillet 1887.
28 mai 1887	Cie Houill. de l'Acadie	do	<i>Chemin de fer Intercolonial.</i> Titre de leur chemin de fer, de Westville à Stellarton, N.-E.	C. de f. Intercol. al	3 m. de long	45,000 00	Taux du transport, convention du 28 mai 1887.
13 sept. 1885	Railway Safety Appliances Co.	do	Droit d'emp. le "Cook's All-rail Safety Switch" sur toutes les lig. du ch. de fer intercolonial	do	.....	3 00	Par mille.
3 do	Arrêté du conseil	do	Transférant du département de la marine à ce ministère, le quai public de l'Est, à Pictou, N.-E.	do	.....	.....	.....
23 août 1886	A. H. Murphy et J. Roche, exécuteurs.	do	Lot 25 du cadastre, quartier St-Laurent, ville de Lévis, pour l'embranchement St-Charles	do	5,166 pieds	13,963 34	
24 fév. 1887	L'hon. Geo. Couture	do	Lot 405 du cadastre quartier Lauzon, ville de Lévis, pour l'embranchement St-Charles.	do	5,175 do	13,500 00	

[1886]

26 do 1887	L. et J. Nadeau	do	Lot du cadastre 445, quartier Lauzon, ville de Lévis, pour l'embranch. Saint-Charles	do	731 1/2 do	1,400 00	
22 mars 1887	Héritiers J. Chabot.	do	Lots du cadastre 461, 461a, quartier Lauzon, ville de Lévis, pour l'embr. St-Charles	do	5,245 do	11,000 00	
24 fév. 1887	Julien Chabot	do	Lots du cadastre 466, 468, 469, 470, quartier Lauzon, ville de Lévis, p. l'embr. St-Charles	do	{ 2,511 } pds.	30,000 00	
21 do 1887	C. Paquet	do	Lot du cadastre 346, village de Lauzon, pour l'embranchement Saint-Charles	do	{ 11,712 } pds.	300 00	
12 déc. 1885	Wm. Chapman	do	Plusieurs lots dans le quartier Saint-Laurent, ville de Lévis, pour l'embranch. St-Charles	do	450 pds	60,000 00	\$3,000 pour d'autres lots devant être acquis par M. Chapman et transportés au gouvernement.
18 sept. 1886	R. R. Armstrong et al.	do	<i>Rivière des Outaouais - Dommages par les digues au Rocher Fen lu et les chutes de Grand Calumet.</i> Décharge, dom. au lot 9, 1re con., Litchfield	Tr. de la Calbute	.....	350 00	
26 nov. 1886	N. McCharg	do	do	do	.....	300 00	
26 do 1886	W. T. Durrell	do	21 (ou 20-21) 3e con., Litchfield	do	.....	160 00	
30 juin 1886	J. W. et J. Bryson	do	2, dans A, Mansfield.	do	.....	125 00	
18 déc. 1886	Wm. Gillis' Fils et J. Colton	do	8, dans B do	do	.....	45 00	
18 do 1886	A. Fraser et al.	do	9, 10, 1re con., Waltham	do	.....	50 00	
16 juill. 1886	J. Coughlin	do	47, 2e con, Waltham	do	.....	150 00	
16 avril 1887	J. W. and J. Bryson	do	6, 7, B, Mansfield	do	.....	350 00	
13 juin 1887	J. Farranan et al.	do	6, 3e con., Ile du Caburet	do	.....	75 00	
28 mars 1887	A. Ricard et al.	do	13, 1re con., Ile du Caburet	do	.....	100 00	
12 fév. 1887	John Moorhead	do	7, 1re con., Litchfield	do	.....	550 00	
1er août 1887	Arch. Campbell et al.	do	Décharge, dommages au lot 1, dans le 2e rang, lot 21, dans le 4e rang, Litchfield	Calbute	.....	100 00	
31 mars 1887	Catharine McNally	do	Décharge, dommages au lot 6, dans le 5e rang, Ile du Calumet	do	.....	110 00	
9 avril 1887	Corporation de Mansfield et Pontefract	do	Décharge, dommages aux chemins dans le village de Fort-Coulonge, Mansfield	do	.....	950 00	
9 mars 1887	E. Kennedy	do	Décharge, dommages au lot 16, dans le 5e rang, Litchfield	do	.....	10 00	Additionnel.
17 juil. 1886	John Polk	do	<i>Canal Rideau.</i> Décharge, dommages par la digue de Poona-matie au lot 13, dans la 2e con., Bastard	Canal Rideau	.....	160 00	
19 do 1886	Thos. McDonald	do	Décharge, dommages par la digue de Poona-matie au lot 16, dans la 2e con., Bastard	do	.....	70 00	Y compris 2 îles, chaussée, etc.

148

Date de la signature.	Vendeurs.	Acheteurs.	Propriétés achetées, vendues ou endommagées	Pour quel usage.	Etendue. Acres.	Prix de vente. \$ cts.	Observations.
21 août 1886	John Lyons et al.	Sa Majesté...	Canal Rideau—Fin. Décharge, dommages par la digue de Poona- malie au lot 14, dans la 2e con., Eastard... Décharge, dom. par les trav. aux moult. de Kingston, lots 8, 9, 10, 5e con., Pittsburgh	Canal Rideau. do		180 00 600 00	
22 do 1887	W. W. Handley.	do	Canal Saint-Pierre. Titre de privil. d'époutage par sa propriété, chemin en pièces de bois de travers, 115 pieds à l'ouest du pont tournant	Canal Saint-Pierre		50 00	
5 sept. 1887	Jas. Amies, et ux.	do	Chemin de fer d'Orford et New-Glasgow. Titre de partie du lot 64, Wallace, N.E., pour le chemin de fer.	Ligne courte	2.86 acres	14 30	
5 do 1887	Veuve Mary Har- rison.	do	Titre de partie du lot 65, Wallace, N.-E., pour le chemin de fer.	do	0.987 do	6 00	
31 août 1886	J. E. Kearney.	do	Canal de la Vallée de la Trent. Décharge, dommages par la digue de Lake- field au lot 86, dans la 12e con., Smith.	Trent		50 00	
24 déc. 1886	W. J. Young et al.	do	Décharge, dommages par la digue de Lake- field au lot 86, dans la 12e con., Smith.	do		100 00	2 hécitiers n'étant pas d'âge, de- ront être payés \$25 chacun.
13 oct., 1886	L'hon. J. G. Ross.	do	Décharge, dommages par la digue du village de Lakefield, lots 1 à 13 (ou partie du lot 18 dans les 7e et 8e con., Douro).	do		150 00	

[1887]

14 juil. 1886	Thos Moorehouse, Jen	do	Canaux Williamsburg. Titre au gouver. de part. de la 3 O, lot M, de la 3 O, et 3 O, de la 4 E, 5, 1re con., Mauds.	Canal Rapide Plat	1.3 acre	450 00	
15 do 1886	Exécut. de T. Dardis	do	Titre au gouver. de part. de la 3 O, lot 6, 1re con., Mauds.	do	1.85 do	2,123 67	
13 do 1887	A. Farlinger et al, et ux.	do	Titre au gouvern. de part de la 4 E, lot 5, et des 3 O, lot 4, dans la 1re con., Mauds.	do	3.65 do	1,103 67	
27 mars 1883	do	do	Titre au gouver. de part. des lots 1 et 2 dans le 6e rang, village de Maratowat.	do		489 00	Principal et in- térêt \$570.
28 avril 1887	J. McLaughlin	do	Décharge, dom. par passages sur la 3 O, lot 11, dans la 1re con., Edwardsburg.	Canal Galops.		20 00	
30 juil. 1886	J. M. Reid et al.	do	Canal Welland. Décharge, dom. par la digue Dunnville à la 3 S, 8, dans la 3e con., et N. pt 8, dans la 4e con., Cayuga-Nord.	Canal Welland, dom. par la digue Dunnville.		145 00	
24 sept. 1886	John Boyer et al.	do	Décharge, dom. par la digue Dunnville au lot 6, E. pt. 5, dans la 3e et con., 6, dans la 2e con., Dunn.	do		33 00	
15 juil. 1886	R. H. Bruce	do	Décharge, dom. par la digue Dunnville aux pts. 11 dans les 3e et 4e con., Cayuga-Nord.	do		200 00	
18 do 1887	M. W. Carnes.	do	Décharge, dom. par la digue Dunnville à la 3 N. 15, dans la 4e con., Cayuga-Sud.	do		48 00	
30 juil. 1886	R. P. Reid	do	Décharge, dom. par la digue Dunnville aux lots 6 et 7, dans la 3e con., Cayuga-Nord.	do		540 00	
14 do 1886	S. Chadbourne	do	Décharge, par la digue Dunnville à la pt. 1, dans la 3e con., Canborough.	do		125 00	
27 juil. 1886	A. Neville	do	Décharge, dom. par la digue Dunnville aux lots 15 et 16, 3e con., Cayuga-Nord.	do		423 00	
31 août 1886	S. Moyer et al.	do	Décharge, dom. par la digue Dunnville au lot 7, 4e con., Cayuga-Sud.	do		70 00	
17 juil. 1886	W. Bruce.	do	Décharge, dom. par la digue Dunnville aux lots 11 et 12, 3e con., Cayuga-Nord.	do		140 00	
30 août 1886	O. G. Snider et al.	do	Décharge, dom. par la digue Dunnville au lot 17, 3e con., Cayuga-Nord.	do		97 00	
30 juil. 1886	G. H. Law et al.	do	Décharge, dom. par la digue Dunnville au lot 1, 3e con., Canborough.	do		100 00	
31 août 1886	J. D. Rae.	do	Décharge, dom. par la digue Dunnville au lot 14, 3e con., Cayuga-Nord.	do		157 00	
2 oct. 1886	W. Hapnell et al.	do	Décharge, dom. par la digue Dunnville au lot 12, 4e con., Cayuga-Sud.	do		100 00	
26 juil. 1886	Maton Lymburner	do	Décharge, dom. par la digue Dunnville au lot 1, 3e con., et lot 13, sentier Dochstader, Canborough.	do		480 00	

2° PROPRIÉTÉS achetées, endommagées ou vendues par le ministère des chemins de fer et canaux, etc. — Suite.

Date de la signature.	Vendeurs, etc.	Acheteurs.	Propriétés achetées, endommagées ou vendues.	Pour quel usage.	Étendue.	Prix de vente.	Observations.
21 sept. 1886	W. McBay et al.	Sa Majesté.	Canal Welland—Suite. Décharge, dom. par la digue Dunnaville au lot 7, 2e con., Dunn.....	Canal Welland, dom. par la digue Dunnaville.....	.....	\$ cts.	
23 oct. 1886	James Fopp	do	Décharge, dom. par la digue Dunnaville au lot 18, 3e et 4e con., Cayuga-Sud.....	do	.....	10 00	
30 nov. 1886	Exrs. de U. Rittenhouse.	do	Décharge, dom. par la digue Dunnaville au lot 1, 3e con., Dunn.....	do	.....	50 00	
13 déc. 1886	E. Darling	do	Décharge, dom. par la digue Dunnaville aux lots 3 et 4, rés. des Sauvages, Canborough.	do	.....	170 00	Ses enfants recevront \$167.50 en entrant en possession.
16 mars 1887	J. Johnson et al.	do	Décharge, dom. par la digue Dunnaville aux lots 4, et 5, Rés. des Sauvages, Canborough.	do	.....	400 00	
27 nov. 1886	C. T. Meadows	do	Décharge, dom. par la digue Dunnaville au lot 25, 3e con., Cayuga-Sud.....	do	.....	23 00	
20 do 1886	J. et H. L. Laws	do	Décharge, dom. par la digue Dunnaville aux lots 25 et 27, 3e con., Cayuga-Sud.....	do	.....	75 00	
28 avril 1887	C. B. Fradenburgh et al.	do	Décharge, dom. par la digue Dunnaville aux lots 23 et 24, 3e con., et aux lots 23, 24 et 25, 4e con., Cayuga-Sud.....	do	.....	70 00	
29 jan. 1887	J. W. Fradenburgh et al.	do	Décharge, dom. par la digue Dunnaville au lot 21, 3e con., et aux lots 21 et 22, 4e con., Cayuga-Sud.....	do	.....	50 00	
27 avril 1887	Eliz. Thompson	do	Décharge, dom. par la digue Dunnaville au lot 21, 3e con., et aux lots 21 et 22, 4e con., Cayuga-Sud.....	do	.....	1 00	Droit de douaire.
9 juin 1887	Geo. A. Windecker et al.	do	Décharge, dom. par la digue Dunnaville aux lots 7 et 8, sentier Huff, Cayuga-Nord.....	do	.....	267 00	
23 oct. 1886	Geo. F. Windecker.	do	Décharge, dom. par la digue Dunnaville au lot 18, 3e con., Cayuga-Nord.....	do	.....	100 00	
19 mai 1887	D. T. Stephens	do	Décharge, dom. par la digue Dunnaville aux lots 33, 34, 35 et 36, Cayuga-Nord.....	do	.....	250 00	
10 juin 1887	J. Smith	do	Décharge, dom. par la digue Dunnaville au lot 8, sentier Dochstader, Canborough.....	do	.....	123 75	

Date de la signature.	Vendeurs, etc.	Acheteurs.	Propriétés achetées, endommagées ou vendues.	Pour quel usage.	Étendue.	Prix de vente.	Observations.
4 mai 1886	Robt. Balfour.	do	Ordre de distribution de la cour et lot 22, rue Ouest, Port-Colborne, pour payer les dommages à Jas. Johnston et Cie.....	Dom. causés par l'agrandissem. du canal Welland.....	.....	450 00	Intérêt, \$13.50.
21 sept. 1886	J. M. Ellsworth et uz	do	Titre du lot 28, 2e con., Humberstone (ou lot 4, nord de la rue Main, Petersburg).....	Terrain pris pour l'agrandissem. du canal Welland.....	0.19 acres.	850 00	
4 do 1881	John Jackson et uz	do	Titre d'intérêt viager sur le lot 26, 2e con., Humberstone (ou lot 4, nord de la rue Main, Petersburg).....	do	.....	240 00	
18 mai 1887	Corp. de Chippewa.	do	Cession de "Chippewa Cut" et pont sur le front irrégulier 23, Willoughby.....	do	.....	1 00	
8 sept. 1887	F. E. Andrews.	do	Cession des lots 1, 2, 3 et 4, N. de la rue James, Port-Dalhousie (étant la partie du lot 21, ire con., Grantam).....	Canal Welland.....	.....	.....
8 do 1887	Sa Majesté.	F. E. Andrews.	Octroi spécial de partie du lot 21, dans la ire con. de Grantam, Port-Dalhousie.....	do	.....	.....
16 déc. 1886	Hunter, Murray et Cleveland	Sa Majesté.	Cession des lots M, N, O, P, Q, R, S, T, U, et V, côté est de la rue East, Port-Colborne.....	do	0-22 acres.	1 00	Lot de chantier d'Andrew.
6 mai 1887	John Offspring	do	Décharge, dommages par le déplacement du pont au lot S, E. 4, O. de la rue Carl, P.-Robinson	do	0-16 do	.....
9 avril 1887	Ann Booth et uz	do	Déch. dom. par le déplacement du pont au lot E, 4, O. de la rue Carl, P.-Robinson	do	.....	.....
27 janv. 1886	A. P. Farrell	Sa Majesté.	Déch. dom. causés par la digue Dunnaville aux lots 31, 32 et 33, ire con., Cayuga-Nord	do	.....	.....
20 do 1886	J. Baker	do	Décharge, dom. causés par la digue Dunnaville au lot 2, sentier Dochstader, Canborough.....	do	.....	66 00	
9 do 1886	H. Amsden	do	Déch. dommages causés par la digue de Dunnaville au lot 5, Réserve des Sauv. Canborough	do	.....	408 00	
19 do 1886	Et M. Evans et al.	do	Décharge, dom. causés par la digue de Dunnaville aux lots 15 et 16, 4e con., Cayuga-Sud	do	.....	200 00	
6 fév. 1886	H. H. Fair et al.	do	Décharge, dom. causés par la digue de Dunnaville au lot 1, sentier Dochstader, Canborough	do	.....	285 00	
5 mars 1886	W. J. Aikens	do	Déch. dom. causés par la digue de Dunnaville aux lots 27, 28 et 29, sentier Holdmand, Dunn	do	.....	113 00	
6 do 1886	J. R. Martin et al.	do	Décharge, dommages causés par la digue de Dunnaville au lot H, n° 1, et. des Sauvages, et lot I, rue Victoria, ville de Cayuga.....	do	.....	225 00	
10 juill. 1886	Wm. Edie	do	Déch. dommages causés par la digue de Dunnaville aux lots 8 et 9, 4e con., Cayuga-Sud.....	do	.....	183 00	
21 fév. 1887	B. et E. Baxter	do	Décharge, dom. causés par la digue de Dunnaville au lot 12, sentier de Jones, Cayuga-Nord	do	.....	480 00	
19 avril 1887	R. Sutor et al.	do	Déch. dommages causés par la digue de Dunnaville, au lot 6 (ou 5), sentier Huff, Cayuga-Nord	do	.....	6 00	
19 do 1887	R. Sutor et al.	do	Déch. dommages causés par la digue de Dunnaville, au lot 6 (ou 5), sentier Huff, Cayuga-Nord	do	.....	6 00	
19 do 1887	R. Sutor et al.	do	Déch. dommages causés par la digue de Dunnaville, au lot 6 (ou 5), sentier Huff, Cayuga-Nord	do	.....	218 00	

Date de la signature.	Vendeurs, etc.	Acheteurs.	Propriétés achetées, rendues ou endommagées.	Pour quel usage.	Étendue. Acres.	Prix de vente. \$ et.	Observations.
22 déc. 1886	T. et W. Teesdale	Sa Majesté	Canal Welland—Suite. Décharge, dommages causés par la digue de Dunnville au lot 1, sentier Huff, et lots 4 et 5, sentier de Jones, Cayuga-Nord	Canal Welland, domm. causés par la digue de Dunnville	.....	100 00	
9 avril 1887	R. Gibson	do	Décl., domm. causés par la digue de Dunnville, lots 4 et 5, sent. de Jones, Cayuga-N	do	.....	70 00	
15 fév. 1887	Wm Walters et al.	do	Décl., dommages causés par la digue de Dunnville aux lots 28 et 29, 2e con., Cayuga-N	do	.....	56 00	
24 déc. 1886	Corp. de Cayuga-N	do	Décl., domm. causés par la digue de Dunnville aux grands chemins et ponts, Cayuga-Nord	do	.....	360 00	
26 janv. 1887	F. G. A. Henderson et al.	do	Décharge, dommages causés par la digue de Dunnville au lot 10, 4e con., Cayuga-Sud	do	.....	125 00	
2 déc. 1886	S. Fradenburgh	do	Décharge, dommages causés par la digue de Dunnville aux lots 21, 22 et 23, 3e con., et aux lots 22 et 23, 4e con., Cayuga-Sud	do	.....	64 00	
1er do 1886	D. A. Fradenburgh	do	Décharge, dommages causés par la digue de Dunnville aux lots 22 et 23, 3e con., et lots 23 et 24, 4e con., Cayuga-Sud	do	.....	375 00	
11 do 1886	Pères Oblats et al.	do	Décharge, dommages causés par la digue de Dunnville au lot 11, 4e con., Cayuga-Sud	do	.....	100 00	
16 janv. 1887	J. Walsh	do	Décl., domm. causés par le déplacement du pont de canal au lot 2, O. de la rue Hill, P. Robinson	Déplacement du pont du canal	.....	75 00	
16 do 1887	M. A. Wilson	do	Décl., domm. causés par le déplacement du point du canal au lot 21, Port-Robinson	do	.....	100 00	
2 do 1887	B. Redfern	do	Décharge, domm. causés par le déplacement du pont du canal au lot 4, S. de la rue Main, et lot 1, O. de la rue Hill, Port-Robinson	do	.....	100 00	
30 nov. 1886	Cie de la Paie-d'Hud.	do	Titre du lot S.-O. sec. 26, town. 12, rang 2 E.	Div. de Stonewall, 4.12 acres	.....	1 00	
26 mai 1887	D. Sinclair	do	partie du lot S.-O., sec. B, et irrégulier de la sec. 5, township 11, rang 3 E.	do	6.13 do	0 62	

8 fév. 1887	Cie de la B.-d'Hnda.	do	Titre du lot N.O., sec. 26, tp. 13, rang 2, est.	do	6.11 do	60 60	
8 do 1887	do	do	lot 37, paroisse de Saint-Paul.	do	1.79 do	19 00	Re A. G. Ascher.
6 oct. 1886	Peter Fleit	do	lot 191, paroisse de Saint-André	Embr. de Pembina	0.84 do	1 00	Et intérêt.
13 do 1886	Jess. Fleit	do	lot 218 do	do	1.70 do	15 30	
18 do 1886	Caroline Sargent	do	des lots 258 et 259 do	do	1.53 do	7 50	
6 do 1886	A. Bannerman	do	do do	do	0.75 do	17 00	
8 do 1886	do	do	do do	do	1.02 do	15 30	
8 do 1886	John Fleit	do	do do	do	0.96 do	9 60	
27 sept. 1886	L'hon. J. Schultz	do	do do	do	{ 7.96 } do	1 00	
			lot 283, 2 milles extérieurs, Saint-André, et lot 75, 2 milles extérieurs, St-Clément		{ 1.75 } do		
21 do 1886	Geo. Davis	do	Titre du lot 235, St-André, 2 milles extérieurs	do	0.76 do	7 60	Étendue est seulement 0.37 acre.
8 oct. 1886	J. C. Corrigan	do	do do	do	1.70 do	17 00	
nov. 1886	B. Bullock	do	do do	do	0.76 do	7 60	
6 sept. 1884	Rév. S. Fritchard	do	lot 100, Saint-Clément do	do	1.48 do	14 80	
27 déc. 1886	J. Forrester, aîné	do	lot 64, Sainte-Agathe do	do	2.60 do	36 40	
15 nov. 1886	C. Frohner	do	lot 136, St-Norbert, 2 milles extér.	do	0.12 do	1 00	
15 do 1886	C. Genthon	do	do do	do	1.04 do	8 22	
15 do 1886	G. Brissart	do	lot 140 do	do	1.53 do	12 24	
24 do 1886	L. H. Peto	do	do des lots 58 et 60, Ste-Agathe, 2 milles intérieurs	do	{ 2.60 } do	62 00	
2 avril 1881	H. Pritchard	do	Titre du lot 103, Saint-Paul	do	{ 1.82 } do	10 61	Prolongem. nord.
4 janv. 1887	S. G. Biggs	do	do do	do	0.82 do	4 10	do
10 do 1887	Jas. Mathewson	do	lot 66, Saint-Boniface	do	4.06 do	40 60	
6 avril 1887	D. S. Curry	do	do do	do	{ 1.72 } do	10 00	
			lot N. 1/2 S.E., sec. 13, tp. 7, rang 3, est.		{ 1.72 } do	34 70	
29 nov. 1886	R. Mulholland	do	Titre des lots 195 et 203, Saint-Norbert	do	{ 3.68 } do	1 00	
31 janv. 1881	Rév. N. J. Ritchot	do	do do	do	{ 1.44 } do	1 00	
25 avril 1881	John C. Schultz	do	lots 188 et 204 do	do	{ 3.08 } do	1 00	
25 do 1881	do	do	lots 191 et 192 do	do	{ 1.21 } do	1 00	
25 do 1881	do	do	do do	do	{ 1.02 } do	1 00	
12 mars 1881	A. St. Germain	do	lot 151 et 159, Saint-Norbert	do	{ 1.68 } do	1 00	
10 mai 1887	Isabel Wolf et vfr.	do	lot S.E. 12 et 1/2 N. du 1/2 N.E. 1, tp. 7, rang 3, est.	do	6.00 do	30 00	
22 mars 1887	North-West Canada Investment Co (Limited)	do	Titre du lot N.O., sec. 30, tp. 8, rang 4 est.	do	4.00 acres.	20 00	
18 mai 1887	J. Caldwell	do	lot 77, Kildonan	prolongement N.	0.26 do	2 60	
23 do 1887	R. Patterson	do	lot N.O. et 1/2 N. du 1/2 S.O. sec. 31, tp. 8, rang 4 est.	Embr. de Pembina	6.00 do	30 00	

Date.	Vendeurs.	Acheteurs.	Propriétés achetées, vendues ou endommagées	Pour quel usage.	Étendue.	Prix de vente.	Observations.
25 mars 1887	Scottish, Ontario and Manitoba Land Co (Limited)	Sa Majesté.	<i>Chemin de fer Canadien du Pacifique—Suite.</i> Titre du 1/2 N.E. sec. 1 et 1/2 S.E. 12, 1/2 S.E. 1, tp. 6, rang 3, est, et 1/2 N.E. sec. 25, tp. 6, rang 3, est.	Embr. de Pembina.	14'00 do ...	70 00	
25 do 1887	do	do	Titre de la 1/2 N. 1/2 N.O. sec. 7, et 1/2 N. sub-division légale 11 de la sec. 7, tp. 6, rang 4, est; 1/2 S.O. sec. 31 et 1/2 N. 1/2 N.O. 30 et 1/2 S.O. 19, tp. 5, rang 4, est.	do	11'00 do ...	55 00	
25 do 1887	do	do	Titre de 1/2 S.E. et 1/2 S. 1/2 N.E. sec. 24, tp. 8, rang 3, est; 1/2 N. 1/2 N.E. tp. 8, rang 3, est; 1/2 N.E. 13, 1/2 S. 1/2 S.E. 24, et 1/2 S.E. 1/2 S. du 1/2 N.E. 1, tp. 7, rang 3, est.	do	20'00 do ...	100 00	
23 mai 1887	London Canadian Loan and Agency Co. (Limited)	do	Titre du lot 72, Ste-Agathe, étant une partie de la 1/2 O. sec. 29, tp. 1, rang 3, est.	do	2'60 do ...	26 00	
26 do 1887	Ann Taylor et vir	do	Titre du 1/2 N.O. sec. 36, tp. 3, rang 3, est.	do	2'91 do ...	14 55	
27 do 1887	W. Bailey	do	do 1/2 S.E. et 1/2 S. 1/2 N.E. sec. 24, tp. 5, rang 3, est.	do	6'00 do ...	30 00	
31 do 1887	H. McEwen	do	Titre du 1/2 S. du 1/2 N.O., et 1/2 S.O. sec. 6, tp. 5, rang 4, est.	do	16'03 do ...	80 15	
18 mars 1887	J. Bullis	do	Titre des lots 78 et 80, Sainte-Agathe, ou partie de 1/2 O. sec. 29, tp. 1, rang 3, est.	do	5'20 do ...	52 00	Payé à la Manitoba and N. W. Loan Co (Limited).
21 avril 1887	J. et E. et W. Bullis	do	do do do	do	do	do	do
26 mai 1887	Jas. Quinn	do	Titre du 1/2 N.O. et S.O. sec. 22, tp. 3, rang 3, est.	do	12'87 do ...	64 25	
26 do 1887	E. Jane Quinn	do	Titre du 1/2 S.E., sec. 27, tp. 3, rang 3, est.	do	0'85 do ...	4 25	
18 déc. 1886	Jos. St. Germain	do	do lot 139, Saint-Norbert.	do	1'60 do ...	12 88	
14 juin 1887	N. Bonneau	do	do 1/2 N.E., sec. 36, tp. 5, rang 3, est.	do	4'00 do ...	20 00	
31 mai 1887	W. Grant	do	do lot 46, Sainte-Agathe.	do	2'60 do ...	39 09	do

23 juin 1887	D. McArthur	do	1/2 S.O. sec. 7 et 1/2 N. du 1/2 N.O. sec. 6, tp. 5, rang 4 E.	do	6'00 do ...	45 00	
4 janv. 1887	T. Nixon	do	Titre du 1/2 N.E. sec. 25, et 1/2 S. du 1/2 S.E. sec. 26, tp. 8, rang 3 E.	do	6'00 do ...	60 00	
26 mai 1887	M. Larence, veuve	do	Titre du lot 7, établissement de la Grande Pointe, station de Saint-Norbert.	do	3'37 do ...	26 96	
15 nov. 1886	Roger Marion	do	Titre du lot 178, Saint-Norbert (déjà concédé le 17 mars 1881, pour \$1).	do	1'71 do ...	13 68	
25 mai 1887	J. R. Bensen	do	Titre du 1/2 N.O. sec. 7, tp. 9, rang 4 E.	do	4'00 do ...	32 00	
22 juin 1887	W. J. Christie	do	1/2 S.E. sec. 12, tp. 3, rang 3 E.	do	3'72 do ...	18 60	
9 juil. 1887	A. M. Nanton	do	do 1/2 S.E. sec. 36, tp. 5, rang 3 E.	do	4'00 do ...	20 00	
3 juil. 1887	S. Mortimore	do	do lot 70, Sainte-Agathe.	do	2'60 do ...	26 00	
21 avril 1886	W. N. Fairbanks	do	Titre des lots 8, 9 et 10, bloc 4; lots 7, 8, 9 et 10, bloc 26; lots 10, 12, 3, 4 et 5, bloc 11; lot 3, bloc 18; lots 6, bloc 31; lots 7, 9 et 10, bloc 40; à Emer-son	do	0'31 do } 4'00 do } 6'31 do }	75 60	Et intérêt depuis le 1er oct 1876
25 juin 1887	John Church	do	Titre du 1/2 S.E. et 1/2 S. du 1/2 N.E. sec. 25, tp. 7, rang 3 E.	do	31 55	31 55	Payé à l'Association de construct. et d'emprunt.
8 mars 1887	Hiram Clark	do	Titre du lot 30, Sainte-Agathe (à être payé à la Cie d'emprunt au Manitoba et Nord-Ouest, si l'hypothèque est forclosé, ou déposée en cour).	do	3'56 do ...	103 40	
15 janv. 1881	R. Goulet	do	Titre du lot 180, Saint-Norbert.	do	3'26 do ...	1 00	
2 déc. 1886	do	do	do do et 1/2 S. du 1/2 S.O. sec. 31, tp. 9, rang 4 E.	do	2'00 do ...	42 88	
2 juil. 1887	Scottish, Manitoba and North-West Real Estate Co. (Limited)	do	Titre du 1/2 N.E. et 1/2 N. du 1/2 S.E. sec. 24, tp. 7, rang 3 E.	do	6'00 do ...	30 00	
20 juil. 1887	H. Archibald	do	Titre du 1/2 N.E. et 1/2 N. du 1/2 S.E. sec. 13, tp. 5, rang 3 E.	do	6'00 do ...	30 00	
15 nov. 1886	A. Troflier et al.	do	do do do	do	1'56 do ...	12 48	
30 juil. 1887	Corp. Arch. Catholique - Romaine de St-Boniface	do	do do do (à l'appui) 2 milles extérieurs	do	1'02 do ...	8 16	
15 nov. 1886	Marie Priteau	do	do du 1/2 S.E. sec. 26 et 1/2 N. du 1/2 N.E. sec. 25, tp. 7, rang 3 E.	do	12'44 do ...	62 20	
7 juil. 1887	Geo. Church	do	Titre des lots 201, et 204, Saint-Norbert (no 204 déjà concédé).	do	2'57 do }	42 00	
15 nov. 1886	Rév. N. J. Ritchot	do	Titre du 1/2 N.O. et 1/2 N. du 1/2 S.O. sec. 18, tp. 5, rang 4 E.	do	3'68 do }	30 00	Payé à Ellen Klyne.
13 juil. 1887	J. Gillies	do	do do do	do	6'00 do ...	30 00	
..... 1887	Dominion of Canada Mortgage Company (Limited)	do	Titre du 1/2 N.O. sec. 2, tp. 4, rang 3 E.	do	6'31 do ...	31 55	
20 juin 1887	do	do	do lot 184, Saint-Norbert.	do	2'19 do ...	17 52	

2^e — PROPRIÉTÉS achetées, endommagées ou vendues par le ministère des chemins de fer et canaux, etc. — *Suite.*

Date de la signature.	Vendeurs.	Acheteurs.	Propriétés achetées, vendues ou endommagées	Pour quel usage.	Étendue, Acres.	Prix de vente.	Observations.
			<i>Chemin de fer Canadien du Pacifique.</i>			\$ cts.	
23 fév. 1881	R. Terrot	Sa Majesté...	Titre du lot 6, bloc 31, Emerson	Emb. de Pembina..	0.09 do ...	2 66	Déjà concédé.
31 mars 1881	J. H. Kennedy	do ...	do lot 202, Saint-Norbert	do	0.87 do ...	1 00	
9 juin 1887	S. H. Phippen	do	do lot 76, Sainte-Agathe	do	2.60 do ...	26 00	
18 oct. 1886	Margaret Allan	do	do lot 239, Saint-André	Prolongement N...	0.76 do ...	6 80	John Allan l'a concédé le 7 janvier 1887.

CONVENTIONS

Au sujet de subventions accordées par le gouvernement fédéral pour aider à la construction de chemins de fer, intervenues entre certaines compagnies de chemins de fer et le ministre des chemins de fer et canaux, pendant l'exercice clos le 30 juin 1887.

3^e—CONVENTIONS au sujet de subventions accordées par le gouvernement fédéral
gnies de chemins de fer et le ministre des chemins de

Date de la signature.	Nom de la compagnie de chemin de fer.	Ligne de chemin de fer à être construite.	Actes du Canada accordant une subvention.	Montant de la subvention.	
				Par mille.	N'excédant pas en tout.
1886.				\$	\$
16 juill.	Cie de ch. de f. Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie	De Brockville à Westport.....	48-49 Vic., c. 59.	3,200	128,000
7 do	Cie de chemin de fer Central.	De la rivière au Saumon, à la tête du Grand Lac, à Norton Station, ch. de fer Intercolonial, entre Sussex et Saint-Jean N.-B.	47 Vic., c. 8.	3,200	128,000
14 août.	Cie de chemin de fer Nord et Ouest du Nouv.-Brunswick.	Entre le terminus de Frédéricton et d'Indiantowna.	49 Vic., c. 10	3,200	32,000
12 juill.	Cie de chemin de fer Canada Atlantique	De l'île de Clark à Valleyfield, et de Lacolle à 1½ mille à l'ouest de Johnston's.	48-49 Vic., c. 59, 49 Vic., c. 10.	1,600 } 3,200 }	96,000 } 38,400 }
27 do	Cie de chemin de fer d'Ontario et du Pacifique.	De Cornwall via Newington, Cryster, Manotick et Franktown à Perth.	47 Vic., c. 8.	3,200	262,400
19 août.	Cie de chemin de fer de Irondale, Bancroft et Ottawa.	De la division de Midland au ch. de fer du Grand-Tronc, dans Snowdon, à Bancroft.	do ...	3,200	160,000
16 sept.	Cie de chemin de fer de L'Assomption.	De L'Épiphanie à L'Assomption.....	49 Vic., c. 10	3,200	11,200
14 do	Cie de ch. de f. Bouctouche et Moncton.	De Moncton à Bouctouche, N.-B.....	do ...	3,200	96,000
2 nov.	Cie de chemin de fer du Pacifique d'Ontario Ouest.	De Woodstock à London, au lieu de Ingersoll à London, d'après l'Acte	do ...	3,200	86,400 au lieu de 256,000
12 oct.	Chemin de fer Grand Occidental.	De Yamaska à la rivière Saint-François	do ...	3,200	32,000
30 nov.	Cie de chemin de fer Joggins.	De la station Maccan, chemin de fer Intercolonial, aux Joggins, sur le bassin de Cumberland, N.-E.	do ...	3,200	38,400
1887.					
20 janv.	Cie de chemin de fer de Toronto, Grey et Bruce.	De Gienannan à Wingham, Ont.	do ...	3,200	16,000
12 août.	Cie de chemin de fer Nord et Ouest du Nouv.-Brunswick..	2 milles de prolongement en eau o-fondée à Chatham, N.-B.	do ...	3,200	32,000
1886					
17 déc...	Cie de chemin de fer de Stewiacke-Valley et Lansdowne, (limitée).	Du chemin de fer Intercolonial, traversant la vallée de Stewiacke, vers Lansdowne, N.-E.	do ...	3,200	80,000
19 oct	*Cie de chemin de fer d'Albert.	Pour mettre le chemin de fer en bon état de réparations entre Salisbury et Hopewell.	do ...	3,200	15,000

* Deuxième hypothèque sur le chemin de fer et les immeubles sujette à la première hypothèque du 1er décembre 1877, en faveur des fiduciaires, le gouvernement payant aujourd'hui \$4,836 aux journaliers, la balance à mesure que les travaux avancent. La compagnie doit rembourser les \$15,000 le 1er décembre 1897 avec intérêt à 6 pour 100, payable le 1er décembre et le 1er juin de chaque année, le premier paiement le 1er décembre 1886. Si la compagnie ne paie pas le principal ou l'intérêt, le gouvernement pourra prendre possession en donnant un mois d'avis. La compagnie doit exploiter la ligne et recevoir les profits, etc.

[1887]

pour aider à la construction de chemins de fer, intervenues entre certaines compa-
for et canaux, pendant l'exercice clos le 30 juin 1887.

Nombre de milles à être subventionné	Maximum de rampe :— Pieds au mille.	Rayon de courbe— au moins.	Largeur du déboisement chaque côté.			Remblais.	Rails d'acier, lbs, par verge linéaire.	Ligne à être terminée.	Observations.
			Largeur des tranchées.	Pds	Pds				
No.	Pied.	Pieds.	Pds	Pds	Pds	Lbs.			
40	66	955	50	20	16	56	1er août 1889		
40	66	933	50	20	16	56	1er juillet 1888		
8	70	955	50	20	16	56	1er janv. 1887		
47 } 12 }	40	1,166, de l'I. de Clarke à Valleyfield. 5,730, de Lacolle à 1½ mil. à l'O. de Johnston's.	50	20	16	56	1er oct. 1886		
82	53	1,433	50	20	16	56	1er juillet 1888		
50	60	1,000	50	20	16	56	{ 1er déc. 1886 1er juil. 1888	10 milles. Le reste.	
3½	47	955	50	20	16	56	1er janv. 1887		
30	60	955	50	20	16	56	1er juillet 1887		
27	53	1,433	50	20	16	56	1er nov. 1887	Sujet à l'approbation du gouvernement.	
10	10	1,910	40	20	16	56	1er oct. 1887		
12	79	955	50	20	16	56	1er nov. 1887		
5	53	1,433, sauf à sa jonction avec le ch. de fer T, G. et B., un rayon de 573 pieds.	50	20	16	56	1er déc. 1887		
2	90	714	50	20	16	56	1er sept. 1888		
25	60	955	50	20	16	56	1er déc. 1889		
		Sauf les 5 premiers milles, à arp. de nouv.						Doit être faite avec toute la célérité raisonnable.	

[1887]

3°—CONVENTIONS au sujet de subventions accordées par le gouvernement fédéral

Date de la signature.	Nom de la compagnie de chemin de fer	Ligne de chemin de fer à construire.	Actes de Canada accordant une subvention.	Montant de la subvention.	
				Par mille.	N'excédant pas en tout.
1887.				\$	\$
19 fév....	Gie de ch. de fer de Caraquette.	De l'extrémité de la présente partie subdivisée du ch. de fer de la comp. à Caraquette en bas jus. Shippégan, N.E.	49 Vic., c. 10	3,200	32,000
1886, 4 mars.	Gie de ch. de fer de transport maritime de Chignectou (limitée.)	Chemin de fer traversant l'isthme de Chignectou, unissant la Baie Verte avec la Baie de Fundy.	45 Vic., c. 25, 49 Vic., c. 18.	\$150,000 par année pendant 25 ans, changé à \$170,603 par année pendant 20 ans.	

† Des pouvoirs hydrauliques devront lever des navires de pas moins de 1,000 tonneaux de registre chacun, avec leur cargaison complète. Des bassins à chaque extrémité capables de contenir en sûreté au moins six vapeurs, seront agrandis plus tard. La compagnie devra pratiquer des endroits de croisement pour le trafic, exploiter et entretenir le chemin de fer, prélevant les péages approuvés par A.C. Si le contrat est dûment exécuté, la compagnie recevra chaque semestre \$85,301, ou ce qui sera nécessaire pour élever les recettes nettes à 7 pour 100 par année du capital-actions et des obligations de la compagnie, savoir, \$5,500,000. Si les recettes excèdent 7 pour 100 la compagnie paiera au gouvernement la moitié du profit au delà de 7 pour 100 jusqu'à ce que la subvention soit toute remboursée au gouvernement, sujet à l'approbation du parlement.

OTTAWA, 2 novembre 1887.

pour aider à la construction de chemins de fer, etc.—*Fin.*

Nombre de milles à être subventionnés.	Maximum de rampe—pieds par mille.	Rayon de courbe—au moins.	Largeur de déboisement chaque côté.		Remblais.	Reils d'acier, lbs. par verge linéaire.	Ligne à être terminée.	Observations.
			Pds	Pds				
No.	Pieds.	Pieds.	Pds	Pds	Pds	Lbs.		
10	37½	1,433	50	20	16	50	1er oct. 1887	
16½	P. de niveau.	Droite.	50	20	16	110	1er juillet 1889	

H. A. FISSIAULT.

ANNEXE No 22.

RAPPORT DU BUREAU DES ARBITRES OFFICIELS.

OTTAWA, 3 septembre 1887.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur de vous adresser une liste des réclamations qui ont été soumises aux arbitres officiels par votre département, dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1887.

CHS. THIBAULT,
Secrétaire des arbitres officiels.

A. P. BRADLEY, écr,
Secrétaire du département des chemins de fer et canaux.

TABLEAU des réclamations soumises aux arbitres officiels du département des chemins de fer et canaux, et des décisions des arbitres, etc., etc., pour l'exercice terminé le 30 juin 1887.

Reclamants.	Nature de la réclamation.	Quand soumise.	Soumise soit à un arbitre ou à la commission au complet.	Soumise pour décision ou pour rapport.	Montant réclamé.	Montant accordé ou est recommandé.	Date de la décision ou du rapport.	Observations.
J. Bte. Plante.....	Oheval tué sur l'embranchement de Saint-Charles, C.F.I.....	1886.	Commission au complet.	Décision	\$150 00	150 00	6 nov. 1886.	
W. D. Chisholm.....	Grange incendiée par les étincelles—Prolongement-Est, C.F.I.....	5 juillet.	do	do	Non ment.	750 00	8 do 1886.	
Wm. Serviss.....	do	15 do	do	do	do	865 00	23 mai 1887.	
Edward Ryan.....	do	15 do	do	do	do	747 50	23 do 1887.	
Timothy Shield.....	Canal Cornwall—Terrain pris pour le. do	15 do	do	do	do	533 00	23 do 1887.	
George Moss.....	do	15 do	do	do	do	618 00	23 do 1887.	
CC Francis Clark.....	do	15 do	do	do	do	55 00	23 do 1887.	
Isaac Mason.....	do	21 do	Un arbitre.....	Rapport.	do	Nil.	7 sept. 1886.	
Héritiers de Eloi Rioux.....	Un cheval tué, C.F.I.....	21 do	Un arbitre.....	Rapport.	do	Nil.	7 sept. 1886.	
W. H. Johnson.....	Domage par eau et bétail tué, C.F.I.....	21 do	Commission au complet.	Décision	do	100 00	30 do 1886.	
Duncan Ross et Rodrick Fraser.....	Orgue perdu par négligence des officiers, C.F.I.....	21 do	Un arbitre.....	Rapport	do	115 00	25 août 1887.	
Hugh McPhee.....	Bois brûlé par les étincelles—Prolongement-Est, C.F.I.....	15 août.....	do	do	do	Nil.	18 juin 1887.	
	Un cheval tué, C.F.I.....	23 do	do	do	do	100 00	18 do 1887.	

CHAS. THIBAUT,
Secrétaire des arbitres officiels.

OTTAWA, 3 septembre 1887.

Les causes suivantes ont été décidées durant l'exercice terminé le 30 juin 1887.

Reclamants.	Nature de la réclamation.	Quand soumise.	Commissionnaire ou à un arbitre ou à la commission en complet.	Soumise pour décision ou pour rapport.	Montant réclamé.	Montant accordé ou est recommandé.	Date de la décision.	Observations.
					\$ cts.	\$ cts.	1886.	
Veuve Mag. Martel.....	Domage à son terrain par eau, C.F.I.....	.....	Commissionnaire complet.	Decision	Non ment.	15 00	30 sept.....	
David Rioux.....	Domage à son terrain par eau, C.F.I.....	.....	do	do	do	80 00	30 do	
George Rioux.....	do do do	.....	do	do	do	30 00	30 do	
Johnny Rioux.....	do do do	.....	do	do	do	20 00	30 do	
Etienne Michaud.....	Six vaches tuées, C.F.I.....	.....	do	do	do	120 00	30 do	
Daniel Chouinard.....	Domage au terrain (1 perche) par eau, C.F.I.....	.....	do	do	do	600 00	30 do	
Henri Beaulieu.....	do do do	.....	do	do	do	150 00	30 do	
Louis Chasseur.....	do do do	.....	do	do	do	50 00	30 do	
Adolphe Ross.....	do do do	.....	do	do	do	160 00	30 do	
Josue Emillion.....	do do do	.....	do	do	do	200 00	30 do	
Sylvain Laviole.....	do do do	.....	do	do	do	87 50	30 do	
Octave Lamontagne.....	do do do	.....	do	do	do	450 00	30 do	
Napoléon Rioux.....	do do do	.....	do	do	do	100 00	30 do	
Joseph Roy alias Desjardins.....	do do do	.....	do	do	do	15 00	30 do	
Jules Lavivée.....	do do do	.....	do	do	do	15 00	30 do	
George Laviole.....	Grange et bestiaux détruits par le feu, C.F.I.....	.....	do	do	do	1 072 50	30 do	Cette cause est en appel devant la cour de l'Échiquier.
Mme J. Pouliot.....	Domage au terrain par eau, C.F.I.....	.....	do	do	do	450 00	30 do	
Jean Pierre, Saint Laurent.....	do do do	.....	do	do	do	500 00	30 do	
Louis Bérubé.....	do do do	.....	do	do	do	500 00	30 do	
Charles Dumas.....	Terrain pris pour le C.F.I.....	.....	do	do	do	200 00	30 do	
Charles W. Carrier.....	do do do	.....	do	do	do	61 811 86	30 do	
Antoine Carrier.....	do do do	.....	do	do	do	450 00	30 do	
M. Walker et Malin.....	Terrain pris pour garage de la filature de coton à Halifax.....	.....	do	do	do	201 50	30 do	
Maurice Downey.....	Terrain pris pour l'embranchement de Dartmouth, C.F.I.....	.....	do	do	do	2 500 00	30 do	

A. L. Palmer.....	Terrain pris pour C.F.I.....	.....	do	do	do	200 00	30 do	
Alfred Côté.....	Domage au terrain par eau, C.F.I.....	.....	do	do	do	500 00	8 nov.....	
Mme W. Hayward.....	Embranch. de la Rivière-du-Loup—Terrain pris pour C.F.I.....	.....	do	do	do	2 273 00	26 do	do
M. Lavendier.....	Prolongement-Bst—Bestiaux tués—Havre au Bouché, N-B.....	.....	Un arbitre.....	Rapport	do	24 00	2 juillet	
A. Lavendier.....	do do do	.....	do	do	do	24 00	2 do	
G. Lavendier.....	do do do	.....	do	do	do	14 00	2 do	
H. Gilles.....	do do do	.....	do	do	do	48 00	2 do	
T. Carpentier.....	do do do	.....	do	do	do	59 62	2 do	
E. Carpentier.....	do do do	.....	do	do	do	3 00	2 do	
B. Fongère.....	do do do	.....	do	do	do	1 50	2 do	
E. Fongère.....	do do do	.....	do	do	do	4 00	2 do	
G. Decostis.....	do do do	.....	do	do	do	28 00	2 do	
		.....	do	do	do	10 00	2 do	

CHAS. THIBAUT,
Secrétaire des arbitres officiels.

OTTAWA, 3 septembre 1887.

Liste ALPHABÉTIQUE des chemins de fer subventionnés par le gouvernement du Canada.

A.D.	Désignation de l'acte.	* APPLICATION DE L'OCTROI, AVEC DESCRIPTION DE LA LIGNE SUBVENTIONNÉE.		CONDITIONS DE L'OCTROI SOUS L'AUTORITÉ DES ACTES DES SUBSIDES.			
		Subvention par mille. Argent et terrain.	Nombre de milles.	Si par mille. Subvention totale n'excédant pas—	Si pour un terme d'années. Montant et durée des versements	Argent.	Subvention totale. Terrain.
		\$		\$		\$	Acres.
[1887]	1887 50-51 Vic., c. 23.	6,400 ac.	300			15,000	1,920,000
	1886 49 Vic., c. 10.....	3,200	16	51,200		51,200	
	1884 47 Vic., c. 8.....	3,200	20	64,000		64,000	
	1884 47 Vic., c. 8.....	{ 6,400	{ 20	{ 300,000		{ 300,000	
	1883 46 Vic., c. 25....	{ 3,200	{ 60	{ 320,000		{ 320,000	
	1885 48-49 Vic., c. 59	3,200	40	128,000		128,000	
	1885 48-49 Vic., c. 59 }	{ 1,500	{ 7	{ 10,500		{ 22,400	
	1887 50-51 Vic., c. 24.	{ 1,700	{ 30	{ 11,900		{ 96,000	
	1887 50-51 Vic., c. 24.	3,200	13	57,600		57,600	
	1887 50-51 Vic., c. 24.	3,200	30	96,000		96,000	
	1886 49 Vic., c. 10.....	3,200	2	6,400		6,400	
	1887 50-51 Vic., c. 24.	12,000	120	1,440,000		1,440,000	
	1874 37 Vic., c. 14.....	3,200	36	115,200		115,200	
	1884 46 Vic., c. 25.....	4,400	24	76,800		76,800	
	1887 50-51 Vic., c. 24.	do	7	32,000		32,000	
	1884 47 Vic., c. 8.....	3,200	40	128,000		128,000	

1885 48-49 Vic., c. 59.	Cie de ch. de f. Ontario-Central, Coe Hill ou Rathburn à Baneroff	3,200	20	64,000		64,000	
1885 48-49 Vic., c. 59.	Cie de ch. de fer Ca-Valleyfield à Lacolle.....	{ 1,600	{ 34	{ 96,000		{ 96,000	
	do { Term., Ottawa, aux chutes des Chaud.	{ 3,200	{ 10	{ 3,200		{ 3,200	
	do { Ile Clarke à Valleyfield.	3,200	12	38,400		38,400	
1881 44 Vic., c. 1.....	Cie du chemin de fer du Pacifique Canadien, Callander à Port-Arthur, et Selkirk à Kamloops.....	6,000	160	{ 960,000		{ 1,500,000	
	do { jonction de Saint-Martin à Québec.			{ 340,000		{ 340,000	
	do { Reliant la jonction Union Jacques-Cartier et la Rive-Nord.			200,000		200,000	
1884 47 Vic., c. 8.....	Prolongement du C. P. de St-Eustache au Sault-au-Roccollet.	3,200	12	38,400		38,400	
1887 50-51 Vic., c. 24.	C. F. Carillon et Grenville, de St-Eustache au Sault-au-Roccollet.	3,200	13	41,600		41,600	
1887 50-51 Vic., c. 24.	Cie de C. P. de la vallée Cornwallis, de Kenville à Kingsport.	3,200	14	44,800		44,800	
1887 50-51 Vic., c. 24.	Cie de chemin de fer et houillère de Cumberland, près de Spring-Hill jusque près du village d'Oxford.	3,200	12	38,400		38,400	
1886 49 Vic., c. 10.....	Cie de ch. de fer Cap-Rouge et St-Laurent, de Lonette à Québec.						
1882 45 Vic., c. 55....	Cie de ch. de fer de transport maritime de Chignecton, et ch. de fer à navires, du golfe Saint-Laurent à la baie de Quinté.....		16-85				
1886 49 Vic., c. 18....	C. F. du comté de Drummond, de Drummondville vers Nicolet..	3,200	30	96,000		96,000	
1887 50-51 Vic., c. 24.	Cie de Chaux du Canada, d'un point sur le Québec-Central à la carrière de la Cie de Chaux de Dudswell.....	3,200	7	22,400		22,400	
1887 50-51 Vic., c. 24.	Cie de chemin de fer d'Esquimaux et Nauyasimo, d'Esquimaux à Nauyasimo, Ile Vancouver.....		71				
1884 47 Vic., c. 6.....	Cie de chemin de fer de Frédéricton et Sainte-Marie.....	3,200	30	96,000		96,000	
1883 45 Vic., c. 26.....	Cie de chemin de fer d'Éric et Huron, de Wallaceburg à Sarnia..	3,200	12	38,400		38,400	
1886 49 Vic., c. 10.....	Pour une ligne d'Éganville à un point sur le C. P.....	3,200	22	70,400		70,400	
1887 50-51 Vic., c. 26.	Cie de pont de ch. de fer Frédéricton et Sainte-Marie.....						
1886 49 Vic., c. 10.....	Pour une ligne, de Frédéricton au village de Prince-William....	3,200	22	70,400		70,400	
1886 49 Vic., c. 10.....	Cie de ch. de fer de Gananoque, Perth et Bate Saint-Jacques....	3,200	17	54,400		54,400	
1885 48-49 Vic., c. 59	do de la V. de la Gatineau, Hull vers Le Désert....	3,200	62	320,000		320,000	
1881 47 Vic., c. 8.....	C. F. Grand-Nord, de Saint-Jérôme à New-Glasgow.....	3,200	10	32,000		32,000	
1886 49 Vic., c. 10.....	do de New-Glasgow au Saint-Jin à Montcalm....	3,200	18	57,600		57,600	
1886 49 Vic., c. 10.....	C. F. Grand-Oriental, de Yemaske à la rivière Saint-François..	3,200	10	32,000		32,000	
1886 49 Vic., c. 11.....	do de Saint-François à Saint-Grégoire.....	3,200	30	96,000		96,000	
1887 50-51 Vic., c. 24.	Cie du ch. de fer Central du Grand N.-O., Brandon à Battledore	3,400 acres	450				
1887 50-51 Vic., c. 24.	C. F. de la jonct. de Guelph, de la jonct. avec le C. P. à Guelph terminus sud du chemin de fer d'Harvey-Bank.....	3,200	3	9,600		9,600	
1883 46 Vic., c. 26.....	Pour une ligne de Herford au chemin de fer International....	3,200	34	108,800		108,800	
1883 46 Vic., c. 26.....	Cie de ch. de fer de l'In., de Sherbrooke à la limite internat....	3,200	49	156,800		156,800	

LISTE des chemins de fer subventionnés par le gouvernement du Canada, etc.—Suite.

A.D	Designation de l'acte.	APPLICATION DE L'AUTORITÉ, AVEC DESCRIPTION DE LA LIGNE SUBVENTIONNÉE.		CONDITIONS DE L'AUTORITÉ SOUS L'AUTORITÉ DES ACTES DES SUBSIDES.			
		Subvention par mille Argent et terres.	Nombre de milles.	Subvention totale n'excédant pas—	Si pour un terme d'années	Argent.	Subvention totale. Terres.
1884 47 Vic, c. 8 ...		\$	351	\$	\$170,000 p. 15 ans, \$80,000 pour 20 ans, ou \$60,000 p. annee pour 20 ans.	\$	Acres.
1886 48-49 Vic, c. 68		3,200	50	160,000	160,000	160,000	
1884 47 Vic, c. 8 ...		3,200	14	140,000	140,000	140,000	
1884 47 Vic, c. 8 ...		3,200	12	38,400	38,400	38,400	
1887 50-51 Vic, c. 24.		3,200	1 1/2	4,000	4,000	4,000	
1884 47 Vic, c. 8 ...		3,200	15	20,000	20,000	20,000	
1886 49 Vic, c. 8 ...		3,200	15	48,000	48,000	48,000	
1887 50-51 Vic, c. 24.		3,200	2 1/2	11,200	11,200	11,200	
1885 48-49 Vic, c. 58.		3,200	27	118,400	118,400	118,400	
1887 50-51 Vic, c. 24.		3,200	8	25,600	25,600	25,600	
1887 50-51 Vic, c. 24.		3,200	2	1,400	1,400	1,400	
1885 48-49 Vic, c. 59.		3,200	10 1/2	33,600	33,600	33,600	
1887 50-51 Vic, c. 24.		3,200	14	44,800	44,800	44,800	
1885 48-49 Vic, c. 60.		3,200	2	6,400	6,400	6,400	
1886 49 Vic, c. 11 ...		6,400 acres	430	6,400	6,400	2,752,000	
1885 48-49 Vic, c. 60.		6,400 do	26	6,400	6,400	166,400	
1885 48-49 Vic, c. 60.		6,400 do	150	6,400	6,400	960,000	

1887 50-51 Vic, c. 24.		3,200	10	32,000	32,000	32,000	51,200
1887 50-51 Vic, c. 23		6,400 acres	8	3,200	3,200	3,200	
1887 50-51 Vic, c. 24.		3,200	5 1/2	17,600	17,600	17,600	
1885 48-49 Vic, c. 59		1,600	4 1/2	7,200	7,200	7,200	
1887 50-51 Vic, c. 59.		500	60	30,000	30,000	30,000	
1887 50-51 Vic, c. 21				64,000	64,000	64,000	
1885 49 Vic, c. 10 ...		5,161	70	261,270	261,270	261,270	
1884 47 Vic, c. 10 ...		3,200	10	32,000	32,000	32,000	
1884 47 Vic, c. 8 ...		3,200	40	128,000	128,000	128,000	
1885 48-49 Vic, c. 59.		3,200	6	19,200	19,200	19,200	
1886 49 Vic, c. 10 ...		3,200	10	32,000	32,000	32,000	
1885 48-49 Vic, c. 59.		3,200	44	140,800	140,800	140,800	
1882 45 Vic, c. 14 ...		6,000	110	660,000	660,000	1,320,000	
1883 46 Vic, c. 25 ...		6,000	23	88,600	88,600	89,600	
1886 49 Vic, c. 10 ...		3,200	18	70,000	70,000	70,000	
1887 50-51 Vic, c. 24		3,200	4	12,800	12,800	12,800	
1885 48-49 Vic, c. 59.		3,200	37	19,200	19,200	19,200	
1885 48-49 Vic, c. 59.		3,200	109	118,400	118,400	118,400	
1885 48-49 Vic, c. 60		3,200	34	108,800	108,800	108,800	
1887 50-51 Vic, c. 24		3,200	82	262,400	262,400	262,400	
1884 47 Vic, c. 8 ...		3,200	6	19,200	19,200	19,200	
1885 48-49 Vic, c. 59.		3,200	52	166,400	166,400	166,400	
1882 45 Vic, c. 14 ...		3,200	70	224,000	224,000	480,000	
1883 46 Vic, c. 25 ...		3,200	80	256,000	256,000	480,000	
1884 47 Vic, c. 8 ...						\$30,000 p. ann. pend. 15 ans, avec bail ou prolongement du transfert de l'Est de New-Glasgow à Canoso.	

Liste des chemins de fer subventionnés par le gouvernement du Canada—Suite.

A. D.	Désignation de l'acte.	APPLICATION DE L'OCTROI, AVEC DESCRIPTION DE LA LIGNE SUBVENTIONNÉE.						CONDITIONS DE L'OCTROI SOUS L'AUTORITÉ DES ACTES DES SUBSIDES.			
		Subvention par mille. Argent et terres.	Nombre de milles estimés.	Si par mille.		Si pour un terme d'années.		Subvention totale.			
				Subvention totale n'excédant pas—	Argent.	Terres.	Montant et durée des versements.	Argent.	Acres.		
1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie de ch. de f. et de navig. de Oshawa, Port-Oshawa à Raglan	3,200	7	22,400	22,400	22,400	142,784			
1884	47 Vic., c. 8.	Gouvernement provincial de Québec { Montréal à Québec do Ottawa	6,000	189	954,000	2,894,000	2,894,000				
1886	49 Vic., c. 10.	Cie de C. F. de colon de Parry-Sound, Parry-Sound à Sandridge	12,000	120	1,440,000	1,440,000	1,440,000				
1884	47 Vic., c. 8.	Cie de ch. de f. de Pontiac et Jonct. du Pac., Hull à Pembroke.	3,200	40	128,000	128,000	128,000				
1885	48-49 Vic., c. 60.	Cie de chemin de fer et de bateaux à vapeur de Qu'Appelle, Long Lac et Saskatchewan, de Régina au Long Lac.	3,200	85	272,000	272,000	272,000				
1887	50-51 Vic., c. 23.	Cie de chemin de fer et de bateaux à vap. de Qu'Appelle, Long Lac et Saskatchewan, du Long Lac, près du coudé de Big Lac et Saskatchewan, à Prince-Albert et Battleford	6,400	23½				142,784			
1884	47 Vic., c. 8.	Cie de chemin de fer de Québec-Central, de la jonction de Beauce à la limite internationale	6,400	325				2,080,000			
1883	45 Vic., c. 14.	Cie de chemin de fer de Québec et lac Saint-Jean, de Saint-Raymond au lac Saint-Jean	3,200	66	211,200	211,200	211,200				
1883	46 Vic., c. 25.	Cie de chemin de fer de Québec et lac Saint-Jean, de Saint-Raymond au lac Saint-Jean (additionnel)	3,200	120	384,000	384,000	384,000				
1885	48-49 Vic., c. 59.	Cie de chemin de fer de la Rive-Nord à Saint-Raymond, jonction du chemin de fer de Québec et lac Saint-Jean	3,200	25	80,000	80,000	80,000				
1886	49 Vic., c. 10.	Cie de chemin de fer de Québec et lac Saint-Jean, de 50 milles au nord de Saint-Raymond au lac Saint-Jean (additionnel)	3,200	32	96,000	96,000	96,000				
1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie du chemin de fer de Québec et lac Saint-Jean, Québec au lac Saint-Jean—étant la partie non affectée par les subv. antér.	3,200	(95)	186,295	186,295	186,295				
1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie de ch. de f. jonct. de Richmond-Hill, jonct. de Richmond-Hill, sur le ch. de fer du Nord, au village de Richmond-Hill.	3,200	9	28,800	28,800	28,800				
1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie du ch. de fer de Norfolk-Stud., Port-Royal à Simcoe.	3,200	5	16,000	16,000	16,000				
1884	47 Vic., c. 8.	Cie de chemin de fer Saint-Louis et Richibouctou, Richibouctou à Saint-Louis	3,200	17	54,400	54,400	54,400				
1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie du ch. de fer du St-Laurent et des Basses-Laurentides au Saguenay, ch. de f. des Grand-Piles à la jonct. du lac St-Jean	3,200	7	22,400	22,400	22,400				
					217,600	217,600	217,600				

1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie de ch. de fer du Saguenay et du lac Saint-Jean, du lac Saint-Jean à Chicoutimi, ou de Chicoutimi au lac Saint-Jean.	3,200	30	96,000	96,000	96,000	
1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie de ch. de fer de la vallée de la Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup, du vil. de Prince-William à la ville de Woodstock	3,200	22	70,400	70,400	70,400	
1883	46 Vic., c. 26.	Cie de fer et prolongement de chemin de fer de Saint-Jean, pour construire un pont de chemin de fer et raccourcements.	3,200	7	22,400	\$500,000 prêt.	22,400	
1886	49 Vic., c. 10.	De Saint-Adré à Ladue.	3,200	18	57,600	57,600	57,600	
1886	49 Vic., c. 10.	Cie de ch. de fer de la vallée Ste-Wiacke et Lanadoc, d'un point sur le ch. de fer intercolonial par la vallée Ste-Wiacke vers les mines de fer, etc.	3,200	25	80,000	80,000	80,000	
1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie de ch. de fer de Sainte-Catherine et Niagara, de Sainte-Catherine au pont de la rivière Niagara	3,200	12	38,400	38,400	38,400	
1886	49 Vic., c. 10.	Cie. de ch. de fer de Toronto, Grey et Bruce, de Glenannan à Wingham	3,200	5	16,000	16,000	16,000	
1882	45 Vic., c. 14.	Cie de ch. de fer de Témiscouata, de la Rivière-du-Loup à Edmundston	3,200 pour 75 m.	83	240,000	240,000	498,000	
1885	48-49 Vic., c. 58.	Edmundston	\$6,000 " 8 m		258,000	258,000	498,000	
1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie de ch. de fer de Témiscouata, embranchement d'Edmundston à la rivière Saint-François	3,200	30	96,000	96,000	96,000	
1885	48-49 Vic., c. 59.	Cie de ch. de fer de Colonisation de la Baie-du-Tonnerre, de Murillo à l'extrémité Est du lac au Poisson-Blanc.	3,200	28½	92,000	92,000	271,200	
1886	49 Vic., c. 10.	Cie de ch. de fer de Colonisation de la Baie-du-Tonnerre, de l'extrémité de la ligne subventionnée au Lac Croche	3,200	56	179,200	179,200	156,800	
1886	49 Vic., c. 10.	De Turro à Newport	3,200	49	156,800	156,800	156,800	
1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie de ch. de fer de la vallée de la Tobique, de Perth-Contre à Plaister-Rock	6,400 acres dans Man. T. N. O.	14	89,600	89,600	89,600	
1884	47 Vic., c. 25.	Cie de chemin de fer de Winnipeg et de la Baie-d'Hudson, de Winnipeg à la Baie d'Hudson	12,800 ac.	225			6,880,000	
1886	49 Vic., c. 11.	Cie de chemin de fer de la Montagne-de-Bois et Qu'Appelle, de la Montagne-de-Bois et Qu'Appelle et Fort-Qu'Appelle au chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest	6,400 acres	425				1,586,000
1886	49 Vic., c. 10.	Cie de ch. de fer d'Ontario-Ouest et Pacifique, de Ingersoll à London à Chatham, Ont.	3,200	80	256,000	256,000	256,000	
1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie de ch. de fer de Vaudreuil et Prescott, de Vaudreuil à Hawkesbury	3,200	30	96,000	96,000	96,000	
1887	50-51 Vic., c. 24.	Pour une Cie, de Mount-Forest à Walkerton	3,200	24	76,800	76,800	76,800	
1887	50-51 Vic., c. 24.	do pour un pont traversant le Saint-Laurent à Co-	3,200	20	64,000	64,000	64,000	
1887	50-51 Vic., c. 24.	teau-Landing, sur la ligne du ch. de fer Canada-Atlantique					15 pour 100 sur la valeur du pont.	180,000
1887	50-51 Vic., c. 25.	Ch. de fer des Comités de l'Ouest, de Yarmouth à Annapolis...						500,000

Crédits accordés en vertu d'actes qui ont été annulés ou modifiés par des actes subséquents du parlement.

OUTRES ANNULÉS OU MODIFIÉS.

Année	Acte.	A qui accordés.	Description générale de la ligne subventionnée.	Montant.		Autorité pour le changement.	Montant du nouveau crédit.	Observations.
				\$	—			
1883	46 Vic, c. 25.....	Cie de chemin de fer de la Vallée de la Gatineau.	Pour les premiers 50 milles de chemin de fer, depuis la station de Hull.	160,000	Annulé	48-49 Vic, c. 59, 1885.	256,000	Arrangé en retranchant les mots "à la Cie de chemin de fer de la Grande Ligne Directe entre l'Amérique et l'Europe."
1883	46 Vic, c. 25.....	Cie de chemin de fer de la Grande Ligne Directe entre l'Amérique et l'Europe.	Pour 80 milles, de Canso à Louisa bourg ou Sydney.	266,000	Modifié	47 Vic, c. 8, 1884	256,000	Arrangé en retranchant les mots "à la Cie de chemin de fer de la Grande Ligne Directe entre l'Amérique et l'Europe," et remplaçant le mot "son" par "le", et en retranchant les mots "pour 80 milles de."
[1887]	1883 46 Vic, c. 25.....	Cie de ch. de fer Northern and Western.	De l'Intercolonial, près de la Miramichi, jusque chez Moran, près du village de Dempsy.	102,400	Annulé	47 Vic, c. 8, 1884	128,000	Pour 62 milles, de Hull au Désert au lieu des subventions accordées par la 46 Vic, c. 25, et De nouveau annulé.
1883	46 Vic, c. 25.....	Cie de ch. de fer Mont-réal et Occidental.	Pour les premiers 50 milles au delà de Saint-Jérôme, P.-Q.	160,000	Annulé	49 Vic, c. 10, 1886	320,000	Pour 62 milles, de Hull au Désert au lieu des subventions accordées par la 46 Vic, c. 25, et De nouveau annulé.
1884	17 Vic, c. 8.....	Cie de chemin de fer de la Gatineau.	Pour une ligne de Kazabazua au Désert.	160,000	Annulé	48-49 Vic, c. 59, 1885.	70,000	Pour 62 milles, de Hull au Désert au lieu des subventions accordées par la 46 Vic, c. 25, et De nouveau annulé.
1884	17 Vic, c. 8.....	Napanee, Tamworth et Québec c.	De Tamworth à Bogart ou Bridge-water.	70,400	Annulé	48-49 Vic, c. 59, 1885.	361,270	\$7,161 par mille au lieu des subv. accordées par la 46 Vic, c. 25, et par la 47 Vic, c. 8
1884	17 Vic, c. 8.....	Cie de ch. de fer Mont-réal et Occidental.	De l'extrémité de la ligne subventionnée et se dirigeant vers le Désert.	22,400	Modifié	49 Vic, c. 10, 1886	22,400	Pour 7 milles, pour se raccorder avec le C.O.P. De nouveau annulé.
1884	17 Vic, e. 8.....	Pour un chemin de fer....	De Saint-André à Lachute	217,600	Annulé	48-49 Vic, c. 59, 1885.	217,600	Pour 18 milles de son chemin au lieu de 16 milles.
1885	48-49 Vic, c. 59	Napanee, Tamworth et Québec.	Des Grandes-Piles au lac Edouard.	70,000	Modifié	49 Vic, c. 10, 1886	70,000	

1885	48-49 Vic, c. 59	Pour un chemin de fer ...	Pour 8 milles de chemin de fer depuis le Long-Sault jusqu'au pied du lac Témiscamingue.	25,600	Modifié	50-51 Vic, c. 24, 1887.	12,400	Pour 4 courtes sections de 2 milles, au lieu d'une partie des 2 milles à même les 8 milles subventionnés.
1885	48-49 Vic, c. 59.	Pour un chemin de fer ...	Depuis les Grandes Piles jusqu'au lac Edouard.	217,600	Modifié	50-51 Vic, c. 24, 1887.	217,600	Subvention accordée à la Cie du chemin de fer du St-Laurent, des Basses-Laurentides et du Saguenay.
1886	49 Vic, c. 10.....	Cie de chemin de fer de Caraqueite.	Pour 10 milles, depuis Caraqueite (en bas) jusqu'à Shippegan.	33,900	Modifié	50-51 Vic, c. 24, 1887.	32,000	Pour 7 milles au lieu de 10 milles subventionnés.
1886	49 Vic, c. 10.....	Cie de chemin de fer du lac Erie, Essex et Détroit.	Pour 37 milles, depuis Windsor jusqu'à Leamington.	118,400	Modifié	50-51 Vic, c. 24, 1887.	118,400	Pour 27 milles au lieu de 37 milles subventionnés.
1886	49 Vic, c. 10.....	Cie de chemin de fer du lac Témiscamingue.	Pour quais et débarcadères.....	6,000	Annulé	50-51 Vic, c. 24, 1887.	89,600	Cie de chemin de fer To-bique, pour 14 milles de la même ligne.
1886	49 Vic, c. 10.....	Pour un chemin de fer ...	Pour 28 milles, depuis Perth-Centre jusque près Plaister-Rock.	89,600	Modifié	50-51 Vic, c. 24, 1887.	89,600	

ANNEXE No 24.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,

OTTAWA, 26 décembre 1887.

MONSIEUR,—Depuis que j'ai eu l'honneur de vous adresser mon dernier rapport au sujet du chemin de fer Canadien du Pacifique, l'important travail du prolongement du réseau de la compagnie jusqu'au Sault-Sainte-Marie a été virtuellement terminé; la voie est faite jusqu'au Sault, et la dernière travée du joli pont en acier qui traverse la rivière Sainte-Marie est en cours de construction. Quand elle sera terminée, et on espère qu'elle le sera la semaine prochaine, les rails seront posés sur le pont, et le chemin de fer du Pacifique se raccordera là encore, au réseau des chemins de fer américains, et mettra les vastes champs de blé du Nord-Ouest américain ainsi que Minneapolis, la grande métropole, en communication directe avec les ports de Montréal, Québec, Saint-Jean et Halifax. Les avantages qui devront en découler pour le Canada, spécialement pour les villes que je viens de mentionner, seront, à mon idée, très grands. Les ramifications du chemin de fer du Pacifique deviennent très vastes; à mesure que les prolongements et les embranchements s'établissent, de nouvelles sections du pays s'ouvrent à la colonisation, les industries prennent un nouvel essor, et les populations se réjouissent et s'encouragent.

Aujourd'hui la ligne-mère de la compagnie du Pacifique va d'un océan à l'autre, tandis que de nombreux embranchements s'étendent au nord et au sud, couvrant—

La ligne transcontinentale.....	2,906
Les prolongements et les embranchements.....	1,750
Total.....	4,656

Le réseau touche à presque toutes les villes importantes du Canada, parmi lesquelles Saint-Jean, Québec, Montréal, Ottawa, Toronto, Hamilton, Winnipeg, et Vancouver.

Déjà, le chemin de fer Canadien du Pacifique a beaucoup contribué à la prospérité du Canada, et on ne peut calculer les avantages immenses qu'il lui réserve dans l'avenir. Il a aussi, nécessairement, amélioré les circonstances des autres voies ferrées. Comme route directe entre l'Europe, la Chine, le Japon et l'Est, ses mérites, quoique amplement établis, ne peuvent manquer de devenir plus évidents encore. Déjà la presse américaine a jeté le cri d'alarme en voyant le chemin de fer Canadien du Pacifique s'emparer d'une partie du trafic des voies transcontinentales des Etats-Unis. J'annexe ici des diagrammes des différentes routes transcontinentales qui, partant de Liverpool, Angleterre, touchent à Yokohama, Japon, et vont se terminer à Shanghai, Chine; ces cartes font connaître la distance par milles entre les localités indiquées, et la durée approximative des trajets, en calculant la vitesse à raison de trente-deux milles à l'heure par voie ferrée, et seize milles par steamer. Ces tableaux permettront à l'honorable ministre de juger des mérites des routes rivales. Je ne pense pas qu'il soit possible, après cela, d'en venir à d'autre conclusion que celle-ci: c'est que le chemin de fer Canadien du Pacifique occupera un rang très élevé parmi les grandes voies ferrées du monde entier.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef.

M. A. P. BRADLEY,

Secrétaire, ministère des chemins de fer et canaux.

8—14

ANNEXE No 25

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence l'administrateur du gouvernement en conseil, le 2 novembre 1886.

Vu un mémoire, daté le 23 octobre 1886, du ministre des chemins de fer et canaux, soumettant une requête de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique qui demande, en s'appuyant sur l'acte 49 Vict., chap. 9, le remboursement des \$5,000,000 d'obligations en concessions de terres retenus, en vertu du contrat de construction, comme garantie de l'exploitation du chemin, pour la raison que le Chemin de fer Canadien du Pacifique a été construit et mis en état d'exploitation jusqu'à son terminus dans la Colombie-Britannique, et que l'exploitation du dit chemin étant devenue rémunérative, il n'est plus nécessaire de retenir ces obligations.

Le ministre expose que le chemin de fer Canadien du Pacifique a été construit et équipé dans des conditions équivalentes en somme au type approximatif convenu entre le gouvernement et la compagnie, c'est-à-dire au chemin de fer *Union Pacific* des Etats-Unis tel que accepté par le gouvernement de ce pays,—le dit chemin de fer étant sous bien des rapports supérieurs au dit type approximatif, et quelque peu inférieur seulement sous le rapport des rampes d'une partie de la ligne, sur un espace de neuf milles, au delà du Mont Stephen dans la Colombie-Britannique.

Que si le reste du chemin de fer est de qualité supérieure, la dite partie n'est pas inférieure à des parties semblables des principales voies ferrées des Etats-Unis, que son exploitation n'est pas difficile et qu'elle suffit au trafic actuel; mais qu'il serait bon de décréter que si en aucun temps il est jugé à propos d'améliorer les rampes de la partie en question, le gouvernement aura le droit de faire exécuter ces améliorations sans nouvelles dépenses pour le public.

Le ministre expose de plus que la compagnie représente qu'il est de son intérêt à elle que le chemin de fer réponde à tous les besoins du trafic et des affaires, et qu'elle est prête à réserver et à déposer entre les mains du gouvernement \$1,000,000 d'obligations en concessions de terres pour les améliorations en question et comme garantie de leur exécution quand elle sera demandée par le gouvernement, et que, dans l'opinion du ministre des chemins de fer et canaux, cette réserve et cette garantie seraient suffisantes pour atteindre le but désiré.

Que les revenus provenant de l'exploitation dépassent considérablement les frais, et que, vu cette circonstance, il n'est pas nécessaire, dans l'intérêt public, de retenir la garantie que la dite exploitation sera continuée.

C'est pourquoi, le ministre, dans le but de régler toutes les matières actuellement pendantes entre le gouvernement et la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique d'après le contrat du 21 octobre 1880 et ses différentes modifications, et en considération du prompt achèvement du chemin de fer qui a permis son exploitation régulière depuis le 28 juin 1886, et du fait que les différents prêts avancés à la compagnie par le gouvernement avec l'autorisation du parlement ont été remboursés par elle, et parvu que la compagnie accepte les conditions ci-après imposées, recommande ce qui suit:—

1. Que le gouvernement accepte le dit chemin de fer comme équivalant, par lui-même et par la qualité des matériaux qui sont entrés dans sa construction et son équipement, au type approximatif contenu entre le gouvernement et la compagnie,

c'est-à-dire au chemin de fer *Union Pacific* des États-Unis tel que accepté par le gouvernement de ce pays.

2. Que le gouvernement transporte à la compagnie les parties de chemin qui ont été construites par lui et auxquelles la compagnie a droit d'après son contrat, celle-ci les acceptant sujet à la correction des défauts qui auraient pu se produire dans la construction suivant les désirs et conditions du contrat, sauf celles que le gouvernement a corrigées avant le 21 octobre 1880.

3. Que pour l'achèvement de la construction et de l'équipement du chemin de fer d'après le contrat, le gouvernement paie à la compagnie la balance de la subvention restant en caisse.

4. Que le gouvernement remette à la compagnie les \$5,000,000 d'obligations en concessions de terres retenues en garantie de l'exploitation du chemin de fer.

5. Que, en considération de ce que dessus, la compagnie s'engage à faire, ors- qu'elle en sera requise par le gouvernement, à la partie de son chemin qui se trouve au Mont Stephen ou près de là, les changements et améliorations qui seront prescrits par le gouvernement, et qui ne devront pas dépasser les exigences de l'ingénieur du gouvernement telles qu'indiquées sur les plans et devis préparés par lui, et que, comme garantie de l'exécution de cette condition, la compagnie dépose entre les mains du gouvernement \$1,000,000 d'obligations en concessions de terres qui seront retenus tant que la dite condition n'aura pas été remplie et qui seront affectés à son accomplissement si la compagnie y manque.

6. Qu'une convention soit préparée et exécutée à cet effet.

Le comité soumet la recommandation qui précède à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. MCGEE
Greffier, Conseil privé.

A l'honorable
Ministre des chemins de fer et canaux.

CETTE CONVENTION, faite entre Sa Majesté la Reine, représentant le Canada, ci-après appelé le gouvernement, représenté aux présentes par l'honorable John Henry Pope, ministre des chemins de fer et canaux du Canada, sous l'autorité d'un arrêté du conseil régulièrement fait et passé par Son Excellence le deuxième jour de novembre 1886, et la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, corporation politique régulièrement constituée par lettres-patentes du Canada, ci-après appelée la compagnie, représentée aux présentes par ses principaux officiers exécutifs, atteste :—

Attendu que, d'après le contrat de construction fait et exécuté par et entre le gouvernement et sir George Stephen, baronnet, alors George Stephen, écuyer, et autres, le 21^e jour d'octobre 1880, et accepté par la compagnie, le chemin de fer Canadien du Pacifique a été construit et équipé dans des conditions équivalentes en somme au type approximatif convenu entre le gouvernement et la compagnie, c'est-à-dire au chemin de fer *Union Pacific* des États-Unis tel qu'accepté par le gouvernement de ce pays,— le dit chemin de fer étant sous bien des rapports supérieur au dit type approximatif, et quelque peu inférieur seulement sous le rapport des rampes d'une partie de la ligne, sur un espace de neuf milles, au-delà du Mont Stephen, dans la Colombie-Britannique ;

Et attendu qu'il a été convenu entre les parties aux présentes que si en aucun temps il est jugé à propos d'améliorer les rampes de la partie en question du dit

chemin de fer, la compagnie fera exécuter les dites améliorations tel que ci-après stipulé aux présentes, et donnera garantie de leur exécution ;

Et attendu que la compagnie a demandé, sous l'autorité des dispositions de l'acte passé durant la dernière session du parlement du Canada concernant le chemin de fer Canadien du Pacifique, le remboursement de la somme de cinq millions de piastres en obligations de concessions de terres actuellement retenue par le gouvernement en garantie de l'exploitation du dit chemin de fer ;

Et il a été établi à la satisfaction du gouvernement que les revenus provenant de l'exploitation du dit chemin de fer dépassent considérablement les frais, et que par conséquent il n'est pas nécessaire, dans l'intérêt public, de retenir la garantie que la dite exploitation sera continuée ;

Et attendu qu'il est à propos de régler toutes les matières, entre le gouvernement et la compagnie, résultant du dit contrat du 21^e jour d'octobre 1886 et ses différentes modifications ;

C'est pourquoi la présente convention fait foi que, aux conditions ci-après énumérées, les parties aux présentes ont convenu et arrêté ensemble ce qui suit :—

1. Que le gouvernement accepte, et par les présentes accepte, le dit chemin de fer comme équivalant, par lui même et par la qualité des matériaux qui sont entrés dans sa construction et son équipement, au type approximatif convenu entre le gouvernement et la compagnie, c'est-à-dire au chemin de fer *Union Pacific* des Etats-Unis tel que ce dernier était quand il fut accepté par le gouvernement de ce pays ; et il est par les présentes déclaré et convenu que le dit chemin de fer a été et est terminé et équipé suivant les termes du dit contrat de construction.

2. Que, selon les articles du dit contrat, le gouvernement par les présentes transporte à la compagnie les parties de chemin qui ont été construites par le gouvernement et auxquelles, en vertu du dit contrat, la compagnie a droit, telles qu'elles étaient ou sont retenues par le gouvernement, et libres de toutes obligations ou charges existantes ou dues par le gouvernement, à l'époque où la possession et le droit d'exploitation dans les dites parties furent transférés à la compagnie par le gouvernement ; et la compagnie par les présentes accepte les dites parties, mais en ce qui regarde la section ouest du dit chemin de fer, sujet à la correction par le gouvernement des défauts qui auraient pu se produire dans la construction suivant les devis et conditions du contrat, sauf celles que le gouvernement a modifiées avant le 21 octobre 1880.

3. Que pour l'achèvement du dit chemin de fer et de son équipement d'après le contrat, le gouvernement paie immédiatement à la compagnie la balance restant due de la subvention de vingt cinq millions de piastres accordée à la compagnie en vertu du dit contrat.

4. Que le gouvernement remette et rembourse immédiatement à la compagnie la somme de cinq millions de piastres des obligations en concessions de terres de la compagnie, actuellement retenue par le gouvernement, en vertu de l'article 17 du contrat, comme garantie de l'exécution du dit contrat en ce qui concerne l'entretien et l'exploitation continue du chemin de fer par la compagnie pendant dix ans après l'achèvement du dit chemin.

5. Que, en considération de ce que dessus, la compagnie s'engage à faire—lorsqu'elle en sera requise par le gouvernement—à la partie de son chemin de fer qui se trouve au Mont Stephen ou près de là, les changements et améliorations qui seront prescrits par le gouvernement et qui ne devront pas dépasser les exigences de l'ingénieur du gouvernement telles qu'indiquées sur les plans et devis préparés par la compagnie et dont copies ont été soumises par la compagnie et approuvées par le gouverneur en conseil.

Et comme garantie de l'exécution de cette condition, la compagnie a déposé entre les mains du gouvernement \$1,000,000 des dites obligations en concessions de terres qui seront retenus jusqu'à ce que la dite condition soit remplie, et qui seront affectés à son accomplissement si la compagnie y manque.

En foi de quoi les parties aux présentes représentées ont exécuté les présentes, aux dates et endroits désignés vis-à-vis les signatures de leurs représentants.

Signé, scellé et délivré au nom }
de Sa Majesté, à Ottawa, le }
vingtième jour de novembre }
1886 }

J. H. POPE,
Ministre des chemins de fer et canaux.
A. P. BRADLEY,
Secrétaire

SCEAU.

Signé, scellé et délivré par la }
compagnie du chemin de fer }
Canadien du Pacifique, à Mont- }
réal, le quinzième jour de }
novembre 1886. }

W. C. VANHORNE,
Vice-président.
C. DRINKWATER,
Secrétaire

SCEAU.

RAPPORT

DE LA

COMMISSION ROYALE DES CHEMINS DE FER

AVEC

ANNEXES.



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

A. SENÉCAL, Surintendant des impressions.

RAPPORT

DE LA

COMMISSION ROYALE DES CHEMINS DE FER.

A Son Excellence le très honorable sir Henry Charles Keith Petty-Fitzmaurice, marquis de Lansdowne, etc., etc., gouverneur général et vice-amiral du Canada.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE :—

Les commissaires nommés sous l'empire d'une commission royale en date du quatorzième jour d'août, en l'an de Notre-Seigneur mil huit cent quatre vingt-six, dans le but d'examiner l'opportunité de créer une commission ayant le pouvoir de régler les litiges entre les corporations de chemins de fer, et généralement de régler le système d'administration des chemins de fer dans ses rapports avec le commerce du pays; et de plus quant à l'à-propos d'avoir une loi générale de chemins de fer concernant leur construction, au lieu de chartes spéciales, a l'honneur de faire rapport.

La commission s'est organisée à Ottawa le 4^{me} jour de septembre 1886. Le programme de la commission fut alors arrêté quant au Canada, en décidant que des assemblées seraient tenues dans tous les principaux centres de commerce, dont avis serait donné par une annonce dans les journaux et par lettres adressés aux chambres de commerce et aux gérants des compagnies de chemins de fer. Toutes personnes seraient invitées à se présenter et à rendre témoignage—les témoignages devant être pris sous serment, et immédiatement imprimés et transmis aux chambres de commerce du Canada et aux différentes compagnies de chemins de fer.

Il fut aussi décidé de demander, par l'entremise du haut commissaire, tous les rapports et documents ayant rapport à la législation de chemin de fer de la Grande-Bretagne.

Ordre fut donné que des circulaires fussent adressées aux secrétaires d'Etat des différents Etats de l'Union, demandant l'envoi de tous les rapports et documents se rapportant à la ligne de conduite adoptée dans leurs Etats respectifs à l'égard des sujets dont la commission devait s'enquérir.

La commission devra exprimer sa reconnaissance pour la manière excessivement prompte et courtoise avec laquelle on a invariablement répondu aux demandes qu'elle a faites aux autorités des différents Etats, et elle veut offrir ses remerciements au haut commissaire pour les attentions semblables dont il a fait preuve.

Recherches en Canada.

La commission a tenu des réunions et entendu des témoignages dans les villes suivantes, en suivant l'ordre que voici:—Toronto, Halifax, Saint-Jean, Ottawa, Québec, Montréal, Kingston, Hamilton et London.

Grâce à la courtoisie des chambres de commerce, les assemblées ont été tenues dans les salles de ces chambres. Elles furent ouvertes au public, et toutes les personnes qui ont comparu ont été examinées; dans nombre de cas on a assigné des personnes dont les témoignages furent jugés précieux, et jamais on a ajourné les assemblées avant d'avoir épuisé la liste des témoins.

Le nombre des personnes qui ont été examinées a été très considérable, et vu leur intelligence et leurs connaissances du commerce du pays, on constatera, croit-on, que leurs témoignages renferment l'expression juste et entière de l'opinion du public en général.

Une divergence d'opinion existait nécessairement sur les sujets mis à l'étude, mais cette divergence n'en est plus que précieuse, car elle donne à la commission l'occasion de peser avec soin les opinions contraires qui ont été exprimées.

Dès que la commission se fut mise à l'œuvre, elle constata bientôt que son investigation se prolongerait indéfiniment si elle examinait les autorités des chemins de fer sur chaque point qui faisait l'objet de la discussion du moment. Conséquemment les gérants des chemins de fer reçurent avis que leurs témoignages seraient entendus les derniers, et s'appliqueraient à tous les sujets mis à l'étude.

Sans créer l'occasion de plaintes personnelles, la commission ne pouvait éviter de recevoir des témoignages au sujet de prétendus griefs, donnant une idée du système auquel on s'objectait. Elle ne s'est pas cru autorisée à exprimer une opinion dans ces cas, mais elle s'est contentée de demander aux gérants des chemins de donner, dans leur examen final, les explications qu'ils jugeraient à propos.

La ligne qui fut ainsi adoptée a, croit-on, épargné beaucoup de temps, et a donné satisfaction. On verra que les témoignages des gérants et des fonctionnaires des chemins de fer contiennent un exposé lucide et bien mûri de leur manière de voir, obtenu après un examen complet de tous les témoignages antérieurs.

RECHERCHES AUX ÉTATS-UNIS.

La commission a obtenu, en réponse à ses demandes, les informations les plus complètes publiées au sujet de l'état de la législation sur les chemins de fer de tous les États où des commissions de chemins de fer existent.

L'examen minutieux de ces documents, ainsi que des ouvrages d'écrivains d'une habileté reconnue sur ces sujets, y compris MM. Hadley, Hudson et Grierson.

(d'Angleterre) et autres, a convaincu la commission que ses travaux et les recommandations qui devaient s'en suivre ne pouvaient se restreindre aux informations obtenues à des sources purement canadiennes. Il devint évident que la position du commerce à l'égard du transport par chemin de fer était, dans la plupart des cas, identique à celle du commerce des Etats-Unis, et qu'en examinant l'opportunité de mettre le système de chemins de fer plus directement sous le contrôle de l'Etat, la prudence exigeait qu'on se rendit parfaitement compte de l'expérience des autres pays où ce contrôle existait.

Conséquemment, le 6 septembre (1887), la commission forma un comité de MM. Burpee et Moberly, qui furent chargés de se rendre dans certains Etats et d'obtenir de leurs fonctionnaires, des gérants de chemins de fer et d'autres personnes, les informations les plus complètes sur toutes les questions faisant l'objet de l'enquête.

Le rapport de ce comité est joint à ce rapport à titre d'annexe, et on verra que c'est un travail précieux et d'un grand intérêt.

Subséquentement, la commission jugea nécessaire d'obtenir de nouvelles informations pour jeter de la lumière sur le sujet en question, et le 21 décembre dernier (1887) les mêmes commissaires furent de nouveau priés de visiter les Etats-Unis. Mention est aussi faite de leur rapport supplémentaire dans l'annexe.

On verra qu'en sus de l'aide cordiale accordée par les autorités de l'Etat dans chaque cas, le comité put obtenir les informations les plus précieuses de messieurs occupant les plus hautes positions dans la direction des chemins de fer, au nombre desquels sont M. le commissaire Fink, MM. Blanchard, Midgely, C. F. Adams et plusieurs autres, pour la courtoisie et la franchise incessantes desquels la commission désire exprimer sa profonde gratitude.

Le comité a aussi reçu plusieurs autres rapports de prix, particulièrement ceux contenant les délibérations du comité spécial des chemins de fer de New York (1879), et les témoignages pris devant le comité du Sénat (1885) concernant le bill relatif au commerce entre les Etats et les délibérations de la Chambre des représentants.

RECHERCHES EN ANGLETERRE.

La commission a reçu, par l'entremise du haut commissaire, plusieurs rapports et documents précieux concernant les progrès de la législation sur les chemins de fer en Angleterre, et l'opération de la commission des chemins de fer, y compris l'avant projet d'un bill présenté dans le cours de la session dernière du parlement impérial, perpétuant la commission des chemins de fer et étendant ces pouvoirs.

Croyant que la discussion sur ce bill serait de beaucoup de valeur, la commission donna instruction à son président, en visitant Londres au commencement de 1887, de surveiller la passation de la mesure et de faire rapport.

Malheureusement, l'accumulation d'autres affaires publiques dans le parlement anglais a empêché le gouvernement de s'occuper du bill, et a privé la commission de l'occasion de juger de la valeur des modifications qu'on proposait au sujet de la commission britannique des chemins de fer.

La commission présente ici tous les témoignages donnés devant elle, ainsi que tous les rapports, publications et autres documents qui lui ont été transmis, avec le rapport suivant :—

PROGRÈS DES CHEMINS DE FER.

Le ministre des chemins de fer, dans son rapport statistique de 1886, indique que la construction des chemins de fer en Canada, en commençant en 1837, époque à laquelle 16 milles furent ouverts au trafic, avait augmenté en 1847 à 59 milles, et en 1852 à 212 milles. A compter de cette époque, qui signale le commencement du système du Grand-Tronc, les progrès de la construction furent plus rapides, s'élevant à 2,087 milles en 1860, et en :

				Tonneau,	
1875.....	4,826 milles,	transportant un mille		5,670,836	
1876.....	5,157	do	do	6,331,757	
1877.....	5,574	do	do	6,859,796	
1878.....	6,143	do	do	7,883,472	
1879.....	6,484	do	do	8,348,810	
1880.....	6,891	do	do	9,938,858	
1881.....	7,260	do	do	12,065,323	
1882.....	7,530	do	do	13,575,787	
1883.....	8,726	do	do	13,266,255	
1884.....	9,658	do	do	13,712,269	
1885.....	10,149	do	do	14,659,271	
1886.....	10,697	do	do	15,670,460	

Ces chiffres démontrent l'étendue et la rapidité avec laquelle le commerce du pays est devenu à s'identifier avec le système de transport par chemin de fer, et combien il en dépend.

Il sera intéressant de remarquer le coût comparatif du mouvement des marchandises dans les divers pays. Les tableaux suivants ont été puisés aux meilleures autorités, et sont en substance exacts :—

	Classe	Taux	Classe	Taux	Classe	Taux	Classe	Taux	Classe	Taux	Classe	Taux	Observations
		cts.		cts.		cts.	Spécial	cts.	Spécial	cts.	Spécial	cts.	Taux spé.
Allemagne.	A 1	3-60	B	2-4	A 2	1-93	I	1-74	II	1-35	III	1-08	est donné
France jusqu'à 125 m.	1	4-70	2	4-08	3	3-52	4	2-80	5	2-20	6	1-08	p.lahouil.
Jusqu'à 450 m.	A	2-5	B	2-0	C	1-40	D	1-32	E	0-80	F	0-62	dans le
.....	1	3-75	2	3-12	3	2-50	4	1-90	5	1-20	6	0-78	district de
Hollande.....	A	1-56	B	1-08	C	1-02	D	1-02	E	0-78	F	0-62	Ruhr 0-85.
Belgique, 50 milles.....	1re	4-3	2	3-4	A	2-57	B	2-11	C	1-72	D	1-28	Taux spé.
	Ire	3-12	2	2-50	3	1-88	4	1-24					p.lahouil. en certain cas 0.84.

Ajoutée à chacun de ces taux, il y a une somme de 20 à 30 cents pour frais terminaux, pesage, etc.

Allemagne.—La classe A 1 est pour les marchandises générales par charge de demi-wagon. La classe B pour les mêmes marchandises par wagon au complet. La classe A 2 pour le grain et le bois par charge de demi-wagon. La classe spéciale I est pour le grain de toutes sortes et autres effets semblables. La classe II est pour le bois, etc. La classe spéciale III est pour la houille, la pierre, etc., le tout en lots de dix tonneaux. Un taux exceptionnel de 85 cents par tonneau par mille est accordé pour la houille venant du district de Ruhr.

France. A, B, C, D, E et F se rapportent respectivement aux mêmes effets par wagon au complet que 1, 2, 3, 4, 5, 6, mais pour moins qu'un wagon au complet. Les plaqués, le vif-argent, les dentelles, les statuts, les bronzes, les peintures et autres effets de ce genre, sont portés dans la classe la plus élevée, plus 50 pour 100.

Pour ce qui est de la France les taux sont pris dans le tarif modifié du chemin de fer de Paris, Lyon et de la Méditerranée, qui est le plus long et qui a les taux les plus bas.

Hollande. La 1^{re} et la 2^e classes servent aux quantités de moins de cinq tonneaux. A, B et C pour des quantités de pas moins de cinq tonneaux, et D pour des quantités de pas moins de dix tonneaux.

Belgique. La 1^{re} classe s'applique aux marchandises en général en quantité moindre que cinq tonneaux, les 2^e et 3^e classes aux quantités de pas moins de cinq tonneaux, et la 3^e classe aux quantités de pas moins de dix tonneaux.

Les chiffres qui précèdent sont extraits des taux de chemin de fer de Grierson, anglais et étrangers, annexe, pages 12 à 62.

Il est excessivement difficile d'obtenir un état détaillé des taux demandés sur les chemins de fer anglais. Le *Great Western Railway Companies Act* accordait pour la houille, le sable, le fer, le sel, etc., $\frac{3}{4}$ d'un penny ou $1\frac{1}{2}$ cent, et pour le sucre, le grain, la farine, etc., 2d. ou 4 cents par tonneau par mille.

Le *London Engineering*, du 20 août 1886, page 187, dit que le taux moyen pour la marchandise lourde en Angleterre est aussi près que possible de 1d. ou 2 cents par tonneau par mille. I. S. Jean dans son rapport statistique de 1884, adressé à l'Association Britannique du Commerce, dit la même chose.

Pour des fins de comparaison, prenez, pour l'Angleterre, le taux pour ces marchandises lourdes; pour les principaux pays d'Europe, les chiffres donnés par les *Problèmes de chemin de fer*, de Jean, publiés en 1887, page 277; pour les Etats-Unis, *Poor's Manual*, de 1887, et pour le Canada, les témoignages du Grand-Tronc et du Pacifique, et vous obtiendrez les résultats suivants:

TAUX moyen par tonneau par mille pour le trafic des marchandises, en cents.

Angleterre.....	2·00
Allemagne.....	1·70
Belgique.....	1·57
France	2·14
Italie.....	2·40
Hollande.....	1·50
Russie.....	2·32
Etats-Unis.....	1·04
Canada	0·93

Un tableau est aussi présenté indiquant le coût comparatif des chemins de fer dans les différents pays, et la population pour chaque mille de chemin de fer.

Après avoir examiné les différentes autorités, qui ne diffèrent pas considérablement, les chiffres suivants sont pris dans les *Problèmes de chemins de fer*, de Jean, pp. 541, 542, pour l'année 1884 :—

Pays.	Coût par mille.	Pop. par mille.
Grande-Bretagne.....	\$206,500	1,930
Allemagne.....	103,000	2,065
France	134,000	2,110
Italie.....	94,700	5,000
Belgique	123,400	2,102
Hollande	95,200	3,400
Russie	97,200	5,965
Etats-Unis.....	61,000	417
Canada.....	61,000	491

L'examen des tableaux qui précèdent démontrera que le coût de construction des chemins de fer, en Canada, est à un *minimum* comparé à d'autres pays. Il appert que les prix demandés pour le transport des marchandises par les chemins de fer canadiens sont absolument les plus bas, et si on les compare à ceux des grandes nations européennes, ils sont très considérablement moindres.

Deux causes naturelles garantissent au Canada l'avantage très important d'avoir des bas prix de transport. Il n'y a pas de doute que le coût de nos chemins de fer met leurs gérants en état de les exploiter à des prix plus bas pour le compte du capital; mais les principales raisons se trouvent, premièrement, dans la concurrence par eau; et deuxièmement dans la concurrence que font les chemins de fer américains sur tous les points accessibles par nos eaux navigables.

La concurrence par eau est créée par la position géographique naturelle du Canada et par ses moyens de communication et d'exportation à l'intérieur par la voie des grands lacs, le fleuve Saint-Laurent, et dans les provinces-maritimes, le golfe Saint-Laurent et l'océan. De fait il n'y a pas de centre commercial de quelque importance dans les anciennes provinces qui ne soit pas directement situé sur la voie des communications par eau avec le monde extérieur. Il faut aux chemins de fer tenir compte de ces faits dans l'établissement de leurs tarifs, et éviter par des taux trop élevés, d'amener les marchands et autres à garder leurs importations ou leurs exportations pour l'ouverture de la navigation.

Le système de chemins de fer américains, qui relie aussi les grands lacs à l'océan, peut, pendant la saison de la navigation, prendre des taux très bas de certains endroits dans l'Ontario aux provinces maritimes, et ayant aussi en sa possession un chemin de fer important dans l'Ontario, le *Canada Southern*, il peut en réalité faire concurrence aux lignes canadiennes pendant l'année entière; tout le commerce du Canada bénéficie indubitablement de la concurrence par eau et par chemin de fer que se font les lignes rivales. Grâce à la possession du contrôle du Saint-Laurent, le Canada offre la route la plus courte et la meilleur marché pour arriver à la mer des États qui bordent les grands lacs. Ses chemins de fer peuvent ainsi avoir leur large part du commerce de ces États, les faisant contribuer au maintien de son système intérieur de transport, et réduisant les frais de son exploitation.

D'autres causes récentes contribuent aussi maintenant à développer et à augmenter ces avantages. Le chemin de fer Canadien du Pacifique, par l'achèvement de sa ligne jusqu'à l'océan Pacifique, fait entrevoir une révolution rapprochée dans le commerce futur de transport de l'Asie Orientale et de l'Australie. Tandis que la correspondance du même chemin de fer au Sault-Sainte-Marie, aux nouvelles lignes qui viennent de Saint-Paul et de Minneapolis, semble assurer qu'une grande partie du trafic que les États du Nord-Ouest faisaient avec la Nouvelle-Angleterre et New-York passera par le Canada. Une question de la plus grande importance est que la culture du blé, vu qu'il est établi que la zone à blé, en Amérique, par suite de quelque influence inconnue du climat, recule sans cesse vers le nord, promet bientôt d'être en grande partie restreinte aux États du Nord-Ouest, au Manitoba et à nos propres territoires du Nord-Ouest.

Comme preuve de l'avantage direct résultant du commerce américain passant par le Canada, on peut citer le témoignage de M. Hickson, l'habile gérant du chemin de fer du Grand-Tronc, il dit :—“ La somme payée par le Grand-Tronc, en Canada, pour le trafic direct, n'a pas été moins de quatre millions de piastres annuellement pendant les dernières quatre années. L'effet de ces dépenses pour l'emploi de la main-d'œuvre et la consommation des approvisionnements a dû être très avantageux, tandis que, comme conséquence nécessaire, le revenu des chemins de fer de tout le système du Grand-Tronc a dû être considérablement augmenté, à l'avantage manifeste des districts locaux.”

L'importance de maintenir et de développer le trafic étranger passant par le Canada ne peut guère être exagéré, et les avantages naturels que nous possédons, s'ils sont fortifiés et développés par un système sage de construction et d'administration de chemin de fer, ne peuvent manquer de grandir au plus haut point la prospérité du pays.

La commission croit inutile d'examiner le rapport théorique entre les chemins de fer, comme voituriers ordinaires, et l'État. Ce sujet a été traité au long par un bon nombre d'écrivains très capables et discuté dans le parlement et le Congrès, ouvrages et débats, qu'on peut consulter. Quelque soit le jugement qui puisse être prononcé sur cette question épineuse, en Angleterre et aux États-Unis on est arrivé à la conclusion pratique que l'intérêt public exige que l'exercice des grands pouvoirs et des grands privilèges accordés aux corporations de chemins de fer, se fasse sous le contrôle judiciaire de l'État, et il s'en suit un service sage, efficace et économique. On ne doit pas permettre que les grands avantages provenant de l'adoption du système de transport par chemin de fer soient sacrifiés ou même mis en péril à cause d'une administration égoïste, avide ou inefficace de la part des chemins de fer.

La commission, en établissant ainsi énergiquement le principe qui, conformément à ce qu'elle a décidé, doit régir les conclusions du présent rapport, désire faire comprendre qu'elle rejette catégoriquement toute intention de blâmer l'administration des chemins de fer canadiens. Les témoignages qu'elle a entendus exposent un grand nombre de plaintes, mais la commission a le vif plaisir de dire que les explications données dans chaque circonstance par les autorités des chemins de fer, sans être concluantes dans chaque cas, suffisent pour les exonérer de l'accusation de favoritisme volontaire; le blâme retombe plutôt sur des points défectueux du système et de la loi des chemins de fer, que sur les administrateurs. Et c'est à la suppression de ces points défectueux que la commission a donné son attention.

HISTOIRE DE LA LÉGISLATION RELATIVE AUX CHEMINS DE FER.

Avant d'entrer dans l'étude des mesures nécessaires pour remédier à cet état de chose, la commission croit qu'il sera utile et instructif de faire brièvement l'histoire de la législation en Angleterre et aux États-Unis. La position du pays mentionné en dernier lieu, est celle du Canada, et on verra que les griefs qu'on a formulés dans les témoignages devant votre commission sont absolument identiques à ceux qui ont amené une législation réparatrice dans les pays susnommés.

L'histoire de la législation relative aux chemins de fer, en Angleterre et aux États-Unis, a été faite d'une manière si complète et si habile par le professeur Hadley, dont la manière de voir a été reproduite par le comité du Sénat, dans son rapport sur le commerce entre les États, qu'on croit opportun de la mettre dans l'annexe. La commission s'est aussi servi de l'ouvrage sur les chemins de fer de feu M. Grierson, dont des extraits sont aussi annexés.

En un mot, on peut dire que le principe de contrôler les corporations de che-

min de fer par l'entremise de commissaires nommés par l'Etat a été en pratique en Angleterre depuis 1873, et aux Etats-Unis depuis 1868.

Les pouvoirs et les modes de contrôle ont été de la nature la plus variée, mais, dans leurs résultats, il est admis que le public et le chemin de fer ont de part et d'autres retiré des avantages. On peut, certes, profiter de cette occasion pour dire que dans un bon nombre de cas les chemins de fer pêchent moins souvent qu'on ne pêche contre eux, et exigent qu'on les protège contre les demandes et les exactions du public, fréquemment aussi peu raisonnables que les prétendues offenses des chemins de fer mêmes.

Les commissaires regrettent de dire qu'ils ont perdu l'assistance précieuse de leur collègue, M. Thomas E. Kenney, à une phase primitive de leurs travaux, à la suite de son élection au parlement fédéral.

AMENDEMENTS À LA LOI DES CHEMINS DE FER.

La commission va maintenant passer à l'examen des amendements, qui sont, à son avis, nécessaires pour remédier aux côtés defectueux du présent système d'administration des chemins de fer, et pour établir un contrôle sur les corporations de chemins de fer qui, sans entraver inconsidérément leur liberté d'action, procurera au pays et à son commerce tous les avantages que l'application sur une grande échelle du système moderne de transport ne peut manquer de produire.

LITIGES ENTRE CHEMINS DE FER.

Suivant l'ordre dans lequel l'examen du sujet lui a été présenté, la commission doit d'abord s'occuper de ce qu'on peut appeler "litiges entre chemins de fer". Leur nature même semble rendre impossible qu'on puisse les décider d'une manière satisfaisante au moyen des procédés légaux ordinaires, vu que dans le plus grand nombre de cas, si non dans tous, ils exigent des procédés de la nature de l'arbitrage. La commission est d'avis que le règlement de ces litiges requiert la création d'un tribunal ayant particulièrement les qualités requises pour s'occuper de ces questions, et il sera de son devoir, d'exprimer à la fin de ce rapport, son opinion entière sur la nature et la portée des pouvoirs du tribunal des chemins de fer qu'elle considère comme nécessaire.

On s'est particulièrement occupé de la question spéciale relative au droit d'une compagnie de chemin de fer d'exproprier la propriété d'une autre compagnie. Il semble à la commission que les circonstances qui accompagnent chaque cas doivent nécessairement être spéciales et particulières; et en principe on peut admettre que s'il ne s'agit que des intérêts des différentes compagnies, aucune expropriation ne devrait être permise. Mais dans presque chaque cas il sera probablement démontré que l'intérêt et la commodité publics sont en jeu, et le droit d'expropriation devrait alors être basé précisément sur les mêmes raisons d'utilité publique que celles qui, à l'origine, ont permis à la compagnie de chemin de fer d'obtenir possession de la propriété d'un particulier.

La commission suggère :—

" Qu'une législation spéciale dans chaque cas particulier d'expropriation n'est pas

opportune, mais elle recommande que ces questions soient décidées par un tribunal légalement constitué."

Dans les cas de litige entre les compagnies de chemin de fer relativement à des arrangements pour le trafic, à l'établissement des taux pour les voyageurs et les marchandises, à la traverse des voies et aux dédommagements qui devront en résulter, y compris les frais d'entretien, l'alignement, la construction, la disposition et le tracé des voies; relativement aux droits de passage sur et à travers les terres possédées ou occupées par les compagnies de chemin de fer; au pouvoir d'exploitation; au halage; à l'usage des voies; à l'usage des stations et des terrains des stations; au règlement des indicateurs; au transbordement et à l'échange des marchandises; et aux autres questions se rapportant aux "pouvoirs," "grands chemins" et "ponts," et aux "arrangements pour le trafic," dont parle l'acte du gouvernement du Canada connu sous le nom de "Acte refondu des chemins de fer, 1879, et ses amendements."

La commission a décidé:—

"Que la passation d'une loi était nécessaire pour donner à un tribunal indépendant le pouvoir de s'occuper de toutes ces questions, et dont la décision serait finale."

La commission offre respectueusement ses observations et ses recommandations sur le sujet général des rapports des chemins de fer envers le public.

CLASSIFICATION DE LA MARCHANDISE.

La commodité pour le public ainsi que pour les différentes compagnies des chemins de fer d'une classification uniforme est tellement évidente, que la commission juge inutile de faire de longues observations sur ce sujet, en tant qu'il s'applique uniquement aux chemins de fer en Canada. Mais pour ce qui est du trafic direct venant des Etats-Unis et allant aux Etats-Unis, ou le trafic qui se fait en rapport aux chemins de fer des Etats-Unis, il ne semble pas opportun d'insister que la classification du Canada soit appliquée à ce transport.

Elle recommande conséquemment:—

"Qu'une classification uniforme des marchandises soit établie et maintenue par toutes les compagnies des chemins de fer, soumise à l'adoption, si elles le désirent, de la classification américaine pour le trafic direct allant ou venant des Etats-Unis."

TARIFS.

La commission a étudié avec soin toutes les informations qui lui ont été données sur cet important sujet, et croit que les intérêts du commerce seront mieux servis en laissant le règlement du tarif pour les taux, pour les voyageurs et les marchandises, au contrôle des différentes compagnies de chemins de fer respectivement, soumis seulement à l'approbation et à la révision des taux les plus élevés d'un tribunal autorisé.

Elle recommande conséquemment:—

"Que les compagnies de chemins de fer puissent faire et établir des tarifs, soumis à l'approbation et à la révision des taux les plus élevés par le tribunal qui pourra être constitué."

TRANSPORT À LONGUE ET À COURTE DISTANCE.

Taux uniformes de taux par mille.

Cette question a probablement donné lieu à plus de discussions que tout autre sujet se rapportant à l'administration des chemins de fer. Elle constitue le sujet d'une grande partie des témoignages qui ont été donnés devant la commission, et une très grande divergence d'opinion existe à son égard.

Elle a été le sujet de nombreuses et différentes lois aux États-Unis, et dans la célèbre agitation *Granger* qui a eu lieu dans l'ouest, l'uniformité des taux par mille fut impossible aux chemins de fer par législation de l'État. Toutefois l'expérience fut de nature à prouver que l'effet de ces lois était dommageable, et cette expérience en amena bientôt l'abrogation ou la modification.

Ce sujet fut aussi traité avec la plus grande attention à l'égard du bill relatif au commerce entre les États, et le principe de l'uniformité des taux par mille fut finalement sanctionné par l'acte, donnant toutefois à la commission des chemins de fer pouvoir de suspendre son opération sur preuve de raisons suffisantes. La commission a depuis exercé ce pouvoir en certains cas, et ce n'est plus une obligation pour tous les chemins de fer d'établir des taux uniformes par mille sous des conditions semblables et dans la même direction pour des distances longues et courtes.

Les raisons alléguées pour la suspension de cet article de l'acte relatif au commerce entre les États, ont été très minutieusement étudiées par la commission. Elle ne peut perdre de vue, le fait, que lorsque le transport par eau vient en concurrence avec les chemins de fer, il n'est pas de l'intérêt public d'obliger les chemins de fer à transporter les marchandises à un taux uniforme par mille, car ceci amène l'établissement de taux tellement bas que le trafic local n'est plus rémunérateur, ou des taux tellement élevés que le trafic direct en des endroits entre lesquels il y a concurrence, se trouve à la merci des entrepreneurs de transport par eau. L'intérêt public sera mieux servi en permettant que les taux entre ces points où il y a concurrence soient respectivement réglés par les entrepreneurs de transport.

Il est de plus évident que le trafic direct du Canada par chemins de fer, ce qui aux yeux de la commission est de la plus grande importance, ne peut guère se faire que par les taux qui par alliance quelquefois avec la navigation, mais plus généralement avec les chemins de fer américains, seraient complètement insuffisants s'ils étaient appliqués au trafic local ordinaire.

Tout en exprimant son opinion que la concurrence par eau et par chemin de fer de presque chaque centre commercial important du Canada prohibe l'adoption de taux uniformes par mille, la commission n'a pas perdu de vue la manière injuste avec laquelle certaines localités en Canada même ont été traitées par les chemins de fer. Elle croit toutefois que ces cas peuvent être examinés et que remède peut être obtenu grâce aux pouvoirs dont elle recommande ci-après l'adoption.

Elle recommande conséquemment :—

“ Qu'il est inopportun d'adopter une règle de taux égaux par mille, sans égard à la distance et aux frais du service.”

UNITÉ DE TRANSPORT.

Par l'adoption d'une unité uniforme pour le transport, on ne se propose pas de déranger ou d'empiéter sur le droit des chemins de fer d'établir une classification des marchandises, ou de les obliger de se départir de leur pratique d'établir leur taux par 100 lbs. Mais la commission ayant en vue la nature générale des affaires du Canada, et pour éviter les plaintes faites par les petits expéditeurs que les grands expéditeurs sont traités à des conditions plus favorables, désire établir une unité de transport qui pourra régir toutes les transactions qui n'appartiennent pas absolument au commerce d'exploitation du pays. Il a été dit dans les témoignages que les compagnies de chemins de fer, dans le but de fournir promptement des chargements aux steamers océaniques, engagent les marchands de gros, au moyen de taux spéciaux et bas, à fournir des grandes quantités de grains ou de farine, et on a allégué à titre de griefs que ces taux ne sont pas accordés aux expéditeurs de petites quantités.

La commission est d'avis que le commerce de grain et de farine du Canada ne peut se faire avantageusement à moins que le chemin de fer et le marchand ne puissent s'entendre quant aux frais de transport par chemin de fer et par navire océaniques jusqu'au port étranger. La même nécessité n'existe pas à l'égard du commerce ordinaire des autres articles, et, tout en étant prête à admettre, dans certains cas, la nécessité de calculer le taux de transport sur la quantité transportée, la commission est d'avis que ce privilège devrait être restreint à pas moins qu'un wagon ayant une charge complète, et soumis aux règlements qu'on propose à l'égard des conditions préférentielles.

Elle recommande conséquemment :—

“ Qu'un wagon portant une charge complète de pas moins de 10 tonneaux constituera la limite limitée de transport par chemins de fer, à l'égard de tous taux spéciaux accordés; toutes les quantités en dessous d'une charge de wagon étant soumises aux même traitement, mais la compagnie de chemin de fer aura la liberté d'accorder des taux spéciaux pour des chargements plus considérables.”

TAUX PRÉFÉRENTIELS PARTICULIERS.

Une des causes les plus fréquentes de plainte contre tous les chemins de fer, non seulement en Canada, mais aussi en Angleterre et aux États-Unis, est indubitablement celle créée par les préférences d'une nature injuste ou partielle établie entre des individus dans des conditions semblables. Elle entrave très injustement le commerce légitime et elle devrait assurément être prohibée par la loi. Ce ne peut être le désir des principaux fonctionnaires et gérants de chemins de fer de permettre ce favoritisme, mais c'est généralement le fait des agents locaux, spécialement ceux qui sont rémunérés au moyen de commission et ceux qui sont influencés par le favoritisme personnel ou par le désir du gain. On devrait péremptoirement mettre fin à cette pratique et imposer les punitions qui seront de

nature à attirer l'attention des gérants des chemins de fer sur l'observation sévère de la loi de la part de leurs serviteurs et employés.

La commission recommande :—

“ Que la préférence d'une nature injuste ou partielle établie entre des individus se trouvant dans des conditions semblables soit prohibée, et que toute infraction à la loi soit punie par des peines sévères.”

LOCALITÉ.

Nombre de plaintes ont aussi été formulées à l'égard de préférences accordées à une localité au détriment d'une autre. Ces cas diffèrent énormément du précédent, et ils s'expliquent généralement par la présence de la concurrence, soit par eau ou par chemin de fer. Ces cas se rencontrent dans presque tous les systèmes de chemin de fer, et chacun d'entre eux exige un examen spécial. Lorsque des conditions semblables existent, ces préférences devraient être prohibées, et sous l'empire d'une menace de punition les gérants de chemins de fer doivent exercer le pouvoir de déterminer les taux respectifs de transport.

La commission croit que ces questions seront généralement réglées à l'amiable si la recommandation suivante est adoptée, et la difficulté sera réglée par ce qui a été dit précédemment sous le titre de : *Transport à longue et à courte distances—taux uniformes de tant par mille.*

“ Que les préférences d'une nature injuste ou partielle établies entre différentes localités dans des conditions semblables, soient prohibées, et que toute infraction à la loi soit punie par imposition de peines, après s'être rendu compte de l'effet de la concurrence par eau et par chemin de fer.”

TAUX SPÉCIAUX.

L'objection à des taux spéciaux secrets, aux réductions, remises, et à toutes les concessions accordées aux expéditeurs d'une nature préférentielle, sont parfaitement exposées non seulement dans les témoignages obtenus en Canada, mais aussi dans la grande masse de témoignages fournis par les Etats-Unis. La pratique est non seulement injuste aux marchands qui font le même commerce, mais il a été établi qu'elle était contraire aux meilleurs intérêts des chemins de fer eux-mêmes, et elles devraient assurément être prohibées par des peines pour infraction à la loi.

La commission ne désire pas cependant s'objecter aux taux spéciaux et concessions qui sont accordés à tous pareillement et dont l'existence est rendue publique. Il est des intérêts du commerce, ainsi qu'on l'a démontré en parlant des taux préférentiels, qu'on permette aux gérants des chemins de fer d'accorder certaines réductions spéciales de leur tarifs dans certains cas ; mais ces concessions devraient être accessibles à tous.

On croit que cette difficulté sera réglée par l'adoption des recommandations suivantes :

“ Que tous les taux, réductions, remises, ou concessions, d'une nature spéciale et secrète, accordés à des expéditeurs, soient déclarés illégaux et passibles de punitions, et que chaque taux spécial soit rendu public sur la demande de ceux qui l'exigeront.”

EXTORSION OU FRAIS INJUSTES.

Les témoignages entendus par la commission et les informations reçues des Etats-Unis et d'Angleterre révèlent l'existence de nombre de plaintes formulées par des particuliers à l'occasion de surcharges d'après le tarif des chemins de fer ou à l'occasion d'exactions imposées en différentes formes. Ces abus trouvent leur remède dans la loi ordinaire de tous les pays, mais les procédés sont lents et coûteux, et constituent un lourd fardeau sur le demandeur, qui préférera fréquemment se soumettre à ce qu'il considère être un traitement injuste que d'entrer en procès avec une corporation puissante. De plus, dans nombre de cas le montant en jeu est faible, quoique tout autant vexatoire au point de vue de la prétendue extorsion.

Il semble opportun à la commission, dans l'intérêt du public et des compagnies des chemins de fer, de pourvoir à un mode facile et prompt pour régler toutes ces plaintes, réservant toutefois à la partie lésée le choix de procéder devant les cours ordinaires si elle le préfère. Aux Etats-Unis en général, les commissions de chemins de fer ont le pouvoir d'entendre ces causes, et dans certains cas de les juger, tandis que dans d'autres la décision finale est laissée aux tribunaux ordinaires.

La commission est d'avis que lorsque ceux qui font des plaintes choisissent d'aller devant le tribunal spécial dont on recommande l'établissement en Canada, les procédés devraient être finals, soumis seulement aux règlements qui seront ci-après proposés à ce sujet.

A l'égard de ces cas dans les autres pays, le montant qui doit être recouvré en Angleterre, est restreint à la surcharge, tandis qu'aux Etats-Unis il varie; dans la plupart des cas il est suivi d'une punition qui peut être recouvrée par le demandeur, de trois fois le montant des dommages réellement subis.

La commission, en proposant d'appliquer ce système réparateur au Canada, est d'avis que les dommages réclamés devraient être distinctement restreints à la véritable surcharge, et si des dommages indirects sont allégués ou réclamés, le demandeur devrait procéder par une action ordinaire en droit. Il appert aussi que dans bon nombre de cas il peut être démontré que la surcharge n'a pas été volontaire ou intentionnellement injuste; conséquemment on est d'avis que le montant de la peine devrait être laissé à la discrétion du tribunal, mais qu'il ne devrait pas dépasser trois fois le montant adjugé à titre de surcharge.

Quant aux faits qui accompagnent l'enquête des plaintes, le tribunal devrait avoir le pouvoir d'exercer sa discrétion à leur égard.

L'expérience des Etats-Unis a démontré que l'existence d'un tribunal de ce genre amène le règlement amical des plaintes, et on croit qu'on obtiendrait les mêmes résultats en Canada, faisant disparaître une source fructueuse d'irritation contre les chemins de fer.

Il est conséquemment recommandé:—

“ Que le règlement des plaintes à l'égard des taux exorbitants où d'une préférence injuste soit confié à un tribunal autorisé, dont la décision sera finale. Que les dommages soient restreints à la somme représentée par la surcharge et dont on aura fait la preuve, outre une somme additionnelle ne dépassant pas trois fois la somme adjugée, à titre de punition, devant être recouvrée par le demandeur, avec les dépens, à la discrétion du tribunal. Nul dommage indirect ne devant être pris en considération ou accordé. Que le demandeur conserve le droit de procéder au civil. Que le demandeur conserve le droit de procéder au civil, s'il choisit cette manière de procéder.”

SERVICE D'“EXPRESS.”

Ce genre d'affaires est surtout des affaires de commission, la personne qui s'en occupe se charge de faire les messages de quiconque peut l'employer à un endroit autre que celui où elle demeure, prenant soin et charge de la commission personnellement ou par substitut. Le transport des marchandises est une affaire incidente et qui dépend des remises données à l'entrepreneur de transport par *express* pour son service. Les compagnies d'*express* ne possèdent ni les lignes ni les chemins de fer sur lesquels elles font leurs affaires, et, règle générale, elles n'ont pas non plus de privilèges exclusifs; quiconque possède les garanties nécessaires peut se livrer à ce genre de transaction pour lui-même. Ces personnes doivent employer des attelages, des conducteurs, des agents spéciaux, etc., à leurs bureaux, des messagers, des préposés au transport, etc., sur la route, et il serait excessivement difficile de faire entrer les taux d'*express* dans une classification ou un tarif ordinaire.

Il est conséquemment suggéré:—

“ Que les compagnies de chemins de fer ne soient pas tenues d'entreprendre le service d'express, mais elles doivent donner égale facilité à toutes les compagnies d'express dans la transaction de leurs affaires.”

BILLETS DE FAVEUR.

Les informations reçues des Etats-Unis démontrent que la pratique de donner des billets de faveur est, sous plusieurs rapports, l'équivalent des “préférences,” et forme conséquemment matière à objection. Son abolition est évidemment dans les intérêts des compagnies de chemins de fer, et on ne peut assurément prétendre que le public a droit, pour quelque raison que ce soit, à un transport gratuit.

En vertu de la loi relative au commerce entre les Etats, les billets de faveur ont été abolis, et on admet que le changement a été très satisfaisant et avantageux pour les chemins de fer. Il est vrai que la loi en question réserve le droit aux compagnies de chemins de fer d'échanger des billets de faveur, ce qui évidemment ne peut fournir matière à objection, étant tout simplement un échange de service. En Canada, où le gouvernement, à titre de représentant du public, est propriétaire d'un chemin de fer important, il semble convenable qu'il ait droit à voyager gra-

tuitement sur son chemin de fer pour en faire l'examen, mais la commission est d'avis que le privilège d'obtenir des billets de faveur d'autres chemins de fer soit strictement restreint aux fonctionnaires véritables du chemin de fer canadien.

Elle recommande conséquemment :—

“ Que le don des billets de faveur de la part des compagnies de chemins de fer soit aboli, sauf les réserves que renferme l'acte relatif au commerce entre Etats, des Etats-Unis, et sauf les membres du gouvernement fédéral ou provincial sur les chemins de fer fédéraux ou provinciaux respectivement.”

RAPPORTS UNIFORMES DE CHEMINS DE FER.

Il est évidemment opportun, dans l'intérêt public, que les différentes compagnies de chemin de fer fassent leurs rapports au gouvernement d'une manière uniforme et pour les mêmes périodes.

Il est recommandé :—

“ Que les compagnies de chemins de fer soient priées de présenter au gouvernement leurs différents rapports requis par la loi, d'une manière uniforme et pour les mêmes périodes.”

PEINES INFLIGÉES AUX COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Il semble important de forcer, par la loi, les différentes compagnies de chemins de fer à observer tous les devoirs et toutes les obligations que leur imposent ou que pourront leur imposer les statuts présents ou futurs. Ceci a lieu en Angleterre et aux Etats-Unis, et on pense que l'opération de cette loi a amené de bons résultats.

La commission suggère :—

“ Que les infractions illégales de toute obligation statutaire soient soumises au tribunal donc on propose l'établissement qui, après avoir entendu les faits, pourra imposer pour toute infraction aux règlements établis par la loi ou pour toute négligence de s'y conformer, la peine qu'on jugera convenable, et qui ne devra pas être moins de cent piastres et pas plus de cinq mille piastres.”

FRAIS DU TRIBUNAL.

La commission a étudié le système suivi en Angleterre et aux Etats-Unis pour le paiement des frais occasionnés par le tribunal des chemins de fer dont on propose l'établissement. Dans la plupart des cas ces frais sont défrayés par une taxe sur les chemins de fer, basée sur différents modes. Un juste examen de toute la question amène à la conclusion que la réglementation et le contrôle des chemins de fer par l'Etat sont entièrement basés sur des motifs d'intérêts publics et pour l'avantage immédiat et direct du commerce, occasionnant des changements qu'on peut croire constituer une charge quelque peu lourde sur les compagnies de chemins de fer. On croit conséquemment plus équitable que les frais qu'entraînerait le tribunal proposé soient supportés par le public en général, comme dans le cas des autres cours.

La commission recommande conséquemment :

“ Que les frais occasionnés par la fonction et le fonctionnement du tribunal de chemin de fer soient défrayés du trésor public, sauf les frais qui pourront résulter des procédés de la cause, auquel cas les frais pourront être inclus dans la sentence, à la discrétion du tribunal.”

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

En recommandant de faire les amendements qui précèdent aux lois existantes des chemins de fer, la commission désire qu'il soit bien compris que, sous aucun rapport, elle ne propose pas de changer ou modifier les présentes obligations statutaires, qui ont pour but d'empêcher les accidents et se rapportent à la surveillance générale. Elle suggérerait, toutefois, qu'une stipulation spéciale soit faite à l'égard des enquêtes tenues à propos des accidents graves, tel qu'y pourvoit maintenant la loi anglaise. Ces enquêtes pourraient, dans le cas du Canada, être avec raison confiées au tribunal dont on propose l'établissement.

CONSTITUTION D'UN TRIBUNAL.

En étudiant l'importante question du caractère et de la composition d'un tribunal, dans le but de donner effet aux recommandations qu'elle fait dans son rapport, la commission s'est trouvée en présence des deux alternatives suivantes :—

Premièrement.—La création d'une commission, indépendante du contrôle du gouvernement, ayant en réalité une autorité irresponsable.

Deuxièmement.—Le maintien du comité des chemins de fer du Conseil privé, en étendant ses pouvoirs et en lui donnant l'organisation départementale nécessaire, de manière à garantir la bonne exécution de la loi.

Dans l'examen de ce sujet, la commission a l'avantage de connaître l'étendue des pouvoirs et le fonctionnement des commissions indépendantes des chemins de fer d'Angleterre et des Etats-Unis. Mais dans le premier cas elle se trouve en présence de la difficulté provenant du fait que la présente loi exige des amendements importants qui n'ont pas encore été mis à l'étude et qui, on le sait du reste, provoquent beaucoup d'opposition et de critique. Dans les divers Etats de l'Union Américaine il y a une très grande diversité dans les pouvoirs et le caractère de ces tribunaux, et on réclame en faveur de chacune de ces méthodes des avantages particuliers. On peut dire sans hésiter que la commission ne peut accepter aucune de ces commissions comme des modèles pour la formation du tribunal du Canada. De plus, outre les côtés défectueux intrinsèques qu'on trouve dans tout, il est évident que ces systèmes ne conviennent pas aux circonstances dans lesquelles se fait le commerce du Canada, vu que l'étendue de leurs pouvoirs est trop limitée, et impropre à s'occuper du trafic direct étranger dont dépend si considérablement la prospérité du Canada.

L'acte relatif au commerce entre Etats et la commission pour y donner effet sont beaucoup plus analogues aux besoins du Canada ; et la commission se sentirait considérablement soulagée de ses travaux si l'opération de cette loi pouvait être considérée comme finale et réglée. Cette loi a trait à des questions précisément semblables aux nôtres, et son fonctionnement a été de la plus grande valeur dans le présent travail. Mais la commission des chemins de fer entre Etats, a, dans les jugements qu'elle a prononcés dès le commencement, jugé nécessaire de confondre partiellement l'opération de l'article le plus important (article 4) de l'acte, et elle a déjà indiqué d'autres points importants au sujet desquels elle désire que la loi soit modifiée. On avoue toutefois qu'elle a déjà amené des résultats heureux et nombreux pour le public et aussi pour les chemins de fer eux-mêmes, dont les appréhensions à l'égard des dommages qu'ils croyaient de retirer de la loi, se sont en grande partie dissipées.

Relativement à la filière par laquelle on veut faire passer l'acte relatif au commerce entre Etats, votre commission a de grands doutes sur la question de savoir si on pourra l'appliquer à l'immense territoire auquel s'étend la juridiction de la loi. Elle est portée à croire, qu'en exigeant la présence de même un commissaire à toutes les enquêtes, on constatera qu'il est impossible de faire face aux demandes faites à la commission ; et la nécessité d'adresser toutes les requêtes originaires à l'autorité centrale à Washington conduira, craint-elle, à de graves retards, et, dans le cas des plaintes individuelles, qu'on propose de soumettre au tribunal canadien, cette nécessité équivalant à un déni de justice.

Pendant, il importe peu de savoir si ces opinions sont appuyées par l'expérience, car la commission ne peut recommander l'adoption d'aucun des systèmes dont on est à faire l'essai en ce moment, et qui, admettons, exigent des amendements importants, vu qu'aucune des commissions existantes n'a des pouvoirs suffisamment étendus pour traiter efficacement les différentes questions qui pourraient tomber dans le domaine de leur juridiction. Il est indubitablement d'une politique plus sage de profiter de l'expérience des autres que de la sienne propre.

La commission désire qu'on adopte des dispositions au moyen d'une législation immédiate pour remédier aux griefs reconnus, tout en modifiant le moins possible les systèmes existants, et en n'acceptant que les conclusions qui ont subi l'épreuve et qui ont amené de bons résultats. Elle désire éviter la création hâtive d'un système que l'expérience aux Etats-Unis, en Angleterre et en Canada, obligerait bientôt de modifier notablement. Elle croit qu'il vaut mieux de faire l'essai du fonctionnement de la loi qu'on propose au moyen de dispositions temporaires pour son exécution, et après avoir eu l'expérience entière des résultats de la commission des chemins de fer entre Etats, et de notre propre législation, examiner si ce système devrait être permanent.

D'autres considérations influent sur les conclusions de votre commission. La constitution politique du Canada reconnaît la responsabilité ministérielle directe

au parlement, beaucoup plus qu'aux États-Unis, et, conséquemment, comme un tribunal de chemin de fer est nécessairement une chose dont on peut faire l'essai, il semble à la commission inopportun de soustraire son opération, dans son début, à la critique et au contrôle direct du parlement.

La commission admet en même temps qu'il peut s'élever de sérieuses objections à l'égard du choix du comité des chemins de fer du Conseil privé pour en faire le tribunal général des chemins de fer.

Les députés ne peuvent quitter leur devoir à Ottawa, et doivent conséquemment remettre entre les mains de subordonnés beaucoup de travaux très importants, quoique la commission des chemins de fer entre États donne lieu à la même objection.

Ils occupent leur position en vertu d'un droit politique et sont exposés à des changements soudains par suite desquels la valeur de leur expérience se trouve perdue. Le public ne peut guère les considérer comme étant aussi absolument exempts d'influence personnelle ou politique que des membres indépendants d'un tribunal permanent. Il ne leur est pas possible de donner leur attention exclusive au devoir que leur imposerait la question des chemins de fer, et en se chargeant des devoirs qui leur incomberaient nécessairement, ils rempliraient de fait les fonctions judiciaires. Ces raisons et d'autres motifs militent contre le choix du comité des chemins de fer du Conseil privé pour en faire un tribunal de chemins de fer ; mais on croit que les considérations des avantages généraux et qui s'en suivraient, grâce au soin extrême qu'on apporte à traiter des sujets affectant le commerce et le progrès entiers du pays, l'emportent sur les raisons ; tandis qu'il y a un avantage réel, considérable, dans le fait que ces changements que peut requérir la loi ou son application sont garantis par le fait que le gouvernement s'identifie à son exécution.

Après une longue discussion et un examen très minutieux, la commission désire faire rapport de ce qui suit comme étant sa recommandation finale :

“ Que les pouvoirs du comité des chemins de fer du Conseil privé soient étendus de manière à lui permettre d'administrer la loi qu'on propose, et qui stipulerait —

“ 1^o Que le comité entendra et jugera lui-même tous les litiges surgissant entre les compagnies de chemins de fer, avec pouvoirs de nommer des fonctionnaires compétents pour prendre les témoignages sur les lieux.

“ 2^o Que le comité réglera lui-même toutes les questions de classification de marchandises, de tarifs, et celles se rapportant aux rapports uniformes des chemins de fer.

“ 3^o Que le comité aura le pouvoir de nommer des fonctionnaires dans chaque province pour entendre et juger toutes les plaintes formulées contre les compagnies de chemins de fer, pourvu que ce fonctionnaire ait le pouvoir de soumettre toute question au comité, et pourvu aussi qu'il y ait droit d'appel au comité même.”

LOI GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER.

La commission est d'avis que l'existence de pouvoirs coordonnés dans la constitution des différentes provinces réservant le droit d'accorder des chartes à des chemins de fer locaux rend plus difficile la décision de cette question. Mais pour ce qui est du Canada en général, elle est d'avis qu'une loi générale des chemins de fer serait plus avantageuse que les chartes spéciales, pourvu que cette loi générale renfermât des dispositions aux fins de protéger le public contre les entreprises inutiles aux pays ou dont le projet n'offre pas les garanties suffisantes pour son exécution de bonne foi.

Ces dispositions devraient exiger :

“ 1° *Que les plans et profils du tracé des lignes proposées soient soumis, et que l'estimation des frais soit déposée pendant un certain temps entre les mains du tribunal des chemins de fer.*

“ 2° *Qu'une preuve suffisante de pouvoir terminer l'entreprise soit donnée, soit par la souscription du capital-actions ou par un dépôt fait entre les mains du gouvernement, dont remise sera faite à mesure que les travaux progresseront.*

“ 3° *Que nulles obligations ne seront émises avant qu'une certaine proportion spécifiée des frais de construction n'ait été réellement employée aux travaux.*

“ 4° *Que l'opération de cette loi générale soit exclue en toute partie du Canada où le parlement a prohibé la construction de chemins de fer, pendant la période que durera cette prohibition.*”

Le tout respectueusement soumis,

A. T. GALT, *président.*
COLLINGWOOD SCHREIBER,
GEORGE MOBERLY,
E. R. BURPEE.

MONTREAL, 14 janvier 1888.

COMMISSION ROYALE DES CHEMINS DE FER.

ANNEXES DU RAPPORT.

1° RAPPORT DU COMITÉ QUI A VISITÉ LES ÉTATS-UNIS.

2° RAPPORT SUPPLÉMENTAIRE DU MÊME COMITÉ.

3° EXTRAITS, HADLEY, ETC.

ANNEXÉ N° 1.

RAPPORT DU SOUS-COMITÉ DE LA COMMISSION NOMMÉE POUR S'ENQUÉRIR DES LOIS ET DES COMMISSIONS DES CHEMINS DE FER AUX ÉTATS-UNIS.

Au président et aux membres de la commission royale des chemins de fer pour le Canada.

Votre comité a l'honneur de faire rapport que, conformément aux instructions de la commission, il s'est rendu aux États-Unis dans le but d'obtenir une connaissance aussi complète, aussi parfaite du fonctionnement, non seulement de la loi de commerce entre États, mais aussi des lois et des commissions de chemins de fer de chaque État, qu'il était possible d'obtenir dans le court espace de temps à sa disposition.

Pour arriver à ce but, votre comité a visité les États et les villes suivants :

États.	Villes.
1. Minnesota.....	St. Paul, Minneapolis.
2. Wisconsin.....	Madison, Milwaukee.
3. Illinois.....	Chicago.
4. Michigan.....	Détroit, Lansing.
5. New-York.....	Albany, New-York.
6. Massachusetts.....	Boston.
7. Connecticut.....	New-Haven.

Lors de notre visite à Minneapolis, les commissaires du commerce entre États tenaient une séance de leur bureau, s'enquérant de plusieurs causes de plaintes, et nous avons eu l'occasion d'observer la manière dont ils conduisent les affaires et qui a paru donner satisfaction à tous les intéressés.

Nous avons en même temps rencontré les commissaires d'État d'Iowa, de Missouri, de Wisconsin, d'Illinois, de Nebraska et de Minnesota, qui s'étaient réunis dans cette ville pour rencontrer la commission du commerce entre États, et aussi pour discuter avec un bon nombre de délégués—représentant les intérêts commerciaux de 16 États—des questions d'intérêts communs devant être présentés à cette commission. De tous ces messieurs nous avons pu obtenir des informations au sujet de lois qui régissent les chemins de fer dans leurs États respectifs, et chaque fois qu'il a été possible votre comité a fait en sorte d'obtenir au moyen d'entrevues avec les principaux hommes d'affaires, les gérants de chemins de fer et les fonctionnaires publics, ainsi qu'avec les commissaires de commerce entre États, les meilleurs et les plus variés renseignements sur le fonctionnement des lois et des commissions relatives au commerce et aux chemins de fer d'États séparés, et entre les États.

Le résultat de nos travaux dans les États séparés sur leurs lois et leurs commissions locales ont été, pour plus de commodité, mis sous le titre de chaque État.

WISCONSIN.

La loi de cet État pourvoit à la nomination d'un commissaire nommé par le gouverneur, dont le pouvoir n'est que consultatif. Toute préférence injuste ou frais injustes sont prohibés. Un tarif maximum est fait, et toute personne qui subit des dommages par suite de l'infraction à ces dispositions de la loi peut recouvrer du chemin de fer trois fois le montant de ces dommages. Il est du devoir du commissaire de s'enquérir de tous les griefs qui ont été portés devant lui, et s'ils sont fondés de faire rapport des faits au procureur général, qui instituera des procédés aux frais de l'État. Le commissaire doit aussi examiner l'état et l'administration de tous les che-

mins de fer de l'Etat, et faire rapport à la législature, donnant aussi la situation financière et une liste des actionnaires de chaque chemin.

Les chemins de fer reçoivent leur charte en vertu d'une loi générale constitutive, et non pas par une loi spéciale. D'après les informations obtenues à Madison, capitale de l'Etat, et à Milwaukee, il semble y avoir harmonie parfaite entre les chemins de fer et les commissaires d'Etat, et la loi relative au commerce entre Etats ne semble pas fonctionner d'une manière préjudiciable à qui que ce soit.

MINNESOTA.

Cet Etat a eu une expérience variée en matières de législation relative aux chemins de fer, ayant fait l'essai de presque tous les systèmes. Dans le désir général d'ouvrir à la colonisation les terres incultes de l'Etat, en 1868, des lois furent passées accordant des chartes à toutes les personnes qui déposaient entre les mains du secrétaire d'Etat un contrat ; ces chartes leur donnaient le pouvoir de prélever des capitaux et de construire des chemins de fer à l'époque et au lieu où elles le désiraient. L'Etat a aussi donné des obligations gouvernementales jusqu'à concurrence de dix millions de piastres, et des octrois en terre considérables pour aider à la construction de certaines lignes. En 1872 on adopta une ligne de conduite contraire, on passa une loi restreignant l'opération des chemins, réglant leurs tarifs et nommant un commissaire.

Les chemins de fer incorporés antérieurement à l'adoption de ces lois, ont mis en doute le droit de la législature d'intervenir dans leurs taux, mais après avoir porté la cause en appel, il fut finalement décidé par la cour suprême des Etats-Unis, que l'Etat avait le droit de régler les taux sur tous les chemins de fer situés en dedans de ses frontières. Lorsque se fit l'éroulement général qui suivit la faillite de Jay Cooke, et avec lui, du chemin de fer *Northern Pacific*, et dans le but d'engager les capitaux à revenir à l'Etat pour exploiter ses ressources par la construction de nouveaux chemins de fer, cette loi fut abrogée, et les devoirs du commissaire des chemins de fer furent restreints à l'examen de la situation matérielle des chemins de fer ayant trait à la sûreté du public voyageur.

En 1885 fut passée la présente loi, qui pourvoit à la nomination de trois commissaires devant être faite par le gouverneur et qui sont rémunérés par l'Etat. La loi prohibe les taux préférentiels injustes de tous genres et les extortions injustes, et elle donne aux commissaires pouvoir de régler les tarifs, d'indiquer l'emplacement des stations et de voies d'évitement, et aussi d'obliger les chemins de fer à construire des voies de déchargement jusqu'aux entrepôts, là où, à leur avis, ces voies sont nécessaires. Il est de leur devoir de s'enquérir de toutes les plaintes ou de tous les griefs formulés contre les chemins de fer ou leur administration, pour des infractions à la loi, et lorsqu'on ne se conforme pas à leurs sentences, de faire rapport au procureur général de l'Etat, dont le devoir est de faire respecter les lois. Ils doivent aussi faire un examen de la situation et de l'administration de tous les chemins de fer de l'Etat et de faire rapport à la législature. Un des trois commissaires doit visiter chaque ville de l'Etat, où il y a une gare de chemin de fer, au moins une fois tous les trois mois, donnant au public vingt jours d'avis de l'époque de cette visite. Les chemins de fer, au lieu de l'exemption de toutes taxes locales ou autres sur leurs biens meubles et immeubles, versent dans le trésor de l'Etat trois pour cent de leurs recettes brutes.

Nous avons eu de longues entrevues avec le gouverneur Austin, maintenant président de la commission des chemins de fer, ainsi qu'avec bon nombre des principaux hommes d'affaires, de qui nous avons appris que presque tous les chemins de fers se conforment aux ordonnances que les commissaires donnent en vertu de la loi.

A Saint-Paul, M. Clough, récemment procureur du *Northern Pacific*, mais aujourd'hui sous-gérant des chemins de fer Saint-Paul, Minneapolis et Manitoba, nous a dit, qu'à son avis, les clauses de la loi relative au commerce entre Etats concernant le transport à longue et à courte distance, si elles sont interprétées à la lettre, sont domma-geables au commerce, si elles ne sont pas absolument impraticables, et que la clause prohibant la mise en commun des fonds (*pooling*), si elle est maintenue, doit amener la fusion des chemins de fer dans l'organisation d'un immense système. Il croit que

pour l'Etat une commission consultative et investigative est utile, mais il s'objecte à ce qu'elle ait le pouvoir d'établir des taux de tarif. Dans la plupart des cas les taux de Saint-Paul, Minneapolis et Manitoba sont plus bas que ceux donnés par la commission.

M. Shephard, chef d'une puissante société d'entrepreneurs, a dit comme exemple que l'effet de la clause relative au transport à longue et à courte distance de la loi concernant le commerce entre Etats, était d'augmenter les taux sur les chemins de fer entre les endroits où il y a concurrence, qu'il a déjà payé dans le cours de la présente saison \$30,000 de plus pour le transport des marchandises qu'il n'en aurait payé d'après le tarif de l'année dernière.

M. I. I. Hill, le plus heureux et probablement le plus habile gérant de chemins de fer du Nord-Ouest, dit que la valeur d'une commission dépend entièrement de la loi qui régit les chemins de fer et du pouvoir donné aux commissaires. Règle générale, il constate que les commissaires sont des hommes de bon sens, et lorsqu'ils ont à examiner les deux côtés du problème des chemins de fer, les compagnies n'ont pas de difficultés avec eux. Il n'éprouve pas d'embarras à tenir tête à l'opinion publique sur son chemin, et comme question d'affaires, il a réduit les taux lorsque la chose était possible, souvent même plus bas que ne l'exigeait les lois de l'Etat.

Il croit que les chemins de fer devraient être construits et exploités conformément à des principes commerciaux, et qu'ils devraient rapporter un bon intérêt sur ce qu'ils coûtent.

En le faisant on devrait mettre quelque restriction au présent système dans le Minnesota, qui consiste à donner des chartes indistinctement (souvent pour construire des chemins où il n'y en a pas besoin); il devrait y avoir une surveillance sévère sur le tracé et la construction des nouveaux chemins, les obligeant de construire autant que possible là où les pentes sont les plus douces et les courbes faciles entre les points terminaux.

IOWA.

M. Peter A. Dey, président de la commission de l'Etat de l'Iowa, nous a dit que la loi Granger, ainsi appelée, a été passée dans cet Etat en 1874. Cette loi établissait une classification et des taux pour les voyageurs et les marchandises. Comme il n'y avait pas de commission, les peines ne pouvaient être mises en vigueur que par le particulier lésé, par la voie des tribunaux.

En 1878 une loi fut passée défendant aux chemins de fer d'exiger des taux injustes ou d'accorder des prix préférentiels en faveur des individus ou des localités (sous peine d'une amende de 3 fois le montant des dommages réellement subis), et créant un bureau de trois commissaires devant être nommés par le gouvernement et rémunérés par l'Etat. Les deniers requis furent perçus sur les chemins de fer d'après la valeur quotisée par l'Etat. Ces commissaires étaient chargés d'examiner la situation, l'équipement et l'administration de chaque chemin de fer de l'Etat, au point de vue de la sûreté et de la commodité publique, et de signaler à ces chemins de fer les améliorations qu'ils jugeaient convenables et les infractions à la loi.

En 1884 la loi fut modifiée en donnant à la commission le pouvoir de régler ce qui était des taux raisonnables, et dans le cas où un chemin de fer refusait ou négligeait d'exécuter ces recommandations, elle était tenue de faire rapport au procureur général de l'Etat, dont le devoir était d'en forcer l'exécution en s'adressant aux tribunaux.

En 1886 les commissaires établirent une échelle maximum de taux pour les chemins de fer, et ils espèrent de faire passer un acte à la prochaine session de leur législature appliquant les principes de l'acte relatif au commerce entre Etats aux chemins de fer situés dans l'Iowa. Un certain nombre des chemins s'occupent déjà à mettre leurs tarifs, pour ce qui est de cet Etat, en accord avec les dispositions de cette loi.

Il dit aussi que, à mesure que les chemins de fer sont devenus plus puissants et que par suite de l'augmentation de la somme d'affaires ils peuvent transporter le trafic à meilleur marché, ils ont réduit volontairement leurs taux, au point qu'en ce moment ils sont en réalité beaucoup plus bas que ceux établis par la loi Granger, en 1874.

MISSOURI.

En 1875 une loi fut passée créant un bureau composé de trois commissaires (devant être nommés par le gouverneur), qui devaient avoir la surveillance générale des chemins de fer de l'Etat, et avec pouvoir d'établir une classification et des taux maximum pour le transport des marchandises. Une session spéciale de la législature fut convoquée au mois de mai dernier dans le but de légiférer au sujet de l'administration des chemins de fer, et pour assimiler autant que possible les actes de l'Etat se rapportant aux chemins de fer à l'acte relatif au commerce entre Etats, du Congrès. Un acte fut passé prohibant les conditions préférentielles, soit pour ce qui est des taux, ou les moyens de transport, ou de la mise en commun des fonds du fret ou des recettes des différents chemins concurrents, pour exiger un prix plus considérable pour un transport à distance plus courte pour un transport à longue distance. Un chemin de fer se rendant coupable d'infraction à ces dispositions de l'acte est passible à l'égard de la partie lésée d'une amende de trois fois le montant du dommage subi, et à l'égard de l'Etat d'une peine ne devant pas dépasser \$5,000.

La commission doit classifier les marchandises et établir les taux des chemins de fer, et si une compagnie de chemin de fer refuse ou néglige d'adopter et de publier ce tarif, il est du devoir des commissaires d'en faire et d'en publier un pour elle.

Il est aussi de son devoir, soit d'elle-même ou sur la demande de la partie lésée, de voir à ce que toutes les dispositions de la loi soient mises en vigueur.

ILLINOIS.

La constitution de l'Etat d'Illinois adoptée en 1870, déclarait que les chemins de fer étaient des grands chemins publics libres à tous pour le transport de leur personne et de leurs biens, d'après les règlements que peut stipuler la loi. La législation fut requise de passer des lois établissant des taux maximum raisonnables et à l'effet d'empêcher des taux préférentiels, et de mettre en vigueur ces lois par l'application de peines suffisantes, et même si c'est nécessaire, par la confiscation des propriétés et la perte des privilèges des chemins de fer. En 1871 fut créé un bureau de trois commissaires qui devaient être nommés par le gouverneur et rémunérés par l'Etat, avec le droit de transport gratuit sur les chemins de fer. Dans le but de le soustraire à une décision des tribunaux, qui déclaraient que la loi se rapportant aux taux préférentiels était inconstitutionnelle, parce qu'elle ne faisait pas de distinction entre les taux préférentiels injustes, et parce qu'elle ne permettait pas aux chemins de fer d'expliquer les raisons des taux préférentiels, la loi fut amendée en 1873, définissant et prohibant les extorsions et les taux préférentiels injustes et infligeant des peines outre l'obligation de payer trois fois le montant des dommages à la partie lésée. Les commissaires doivent examiner la situation et l'administration des chemins de fer situés dans l'Etat, faire aussi pour chacun une liste de taux maximum raisonnable, régler l'échange du trafic entre eux, et poursuivre toutes les infractions à la loi qui viennent à sa connaissance.

Nous devons à M. T. W. Midgely, président de la *Southwestern Traffic Association*, qui représente plus de 40,000 milles de chemin de fer venant aboutir à Chicago, une grande partie des informations sur les bois de l'Illinois, et aussi bon nombre de données précieuses sur le trafic du système de chemins de fer de l'Ouest et sur son exploitation. Il nous a aussi dit que les chemins de fer de l'Illinois adoptaient ordinairement les tarifs établis par les commissaires ou modifiés par eux.

MICHIGAN.

En 1873 la législature a passé un acte qui pourvoyait à la nomination d'un commissaire de chemins de fer devant être nommé par le gouverneur, et dont les devoirs étaient d'examiner la situation et l'administration des chemins de fer situés dans l'Etat, et toutes les questions se rapportant à la sûreté du public, avec pouvoir de régler la traverse de la voie d'un chemin par un autre, et l'échange du trafic, et de servir d'arbitre dans les cas de litige. Aucune charte spéciale ne peut être obtenue

de la législature de cet Etat ; mais un nombre quelconque de particuliers peut déposer un acte de société et un plan du tracé du chemin de fer qu'on se propose de construire entre les mains du secrétaire d'Etat ; lorsque ce tracé est approuvé par un bureau se composant du procureur général, du secrétaire d'Etat et des commissaires de chemins de fer, ils ont droit d'obtenir une charte en vertu de l'acte général d'incorporation. Les lois qui sont maintenant en vigueur prohibent les taux préférentiels injustes.

Dans nos entrevues avec le gouverneur de l'Etat et les commissaires des chemins de fer à Lansing avec les gérants et autres fonctionnaires, ainsi qu'avec le procureur du Chicago et Grand-Tronc, et d'autres personnes à Détroit, nous avons appris que les opérations de la commission entre Etats étaient considérées comme avantageuses, aussi que la loi du commerce entre Etats telle qu'elle était interprétée par la commission fonctionnait avantageusement.

Avant de quitter Détroit nous avons eu une entrevue avec l'honorable James F. Joy, qui a depuis un grand nombre d'années de grandes relations avec les chemins de fer de l'Amérique. Il exprima l'opinion que la loi relative au commerce entre Etats avait été avantageuse aux chemins de fer en tant qu'elle avait mis fin aux taux préférentiels injustes, qu'elle avait contribué à maintenir des taux raisonnables pour le trafic direct. La grande difficulté pour tous les chemins de fer et particulièrement pour les lignes-mères, était la réduction des taux et le transport de la marchandise à des prix trop bas. Pour y remédier il recommanderait une législation établissant un taux *minimum* pour tous les chemins de fer, imposant une peine sévère pour les infractions. Cette mesure aurait l'effet, à son avis, d'empêcher la concurrence ruineuse et la construction de lignes inutiles.

NEW-YORK.

Cet Etat ayant dans les limites de ses frontières le *terminus*, sur l'Atlantique, de presque toutes les lignes-mères de l'Ouest et de celles qui traversent le continent, doit être sérieusement affecté par l'administration de ces chemins de fer, et cependant il n'a eu de commission qu'en 1882. Il a légiféré sur des questions de chemins de fer depuis 1850, et la commission la plus mémorable qui ait été constituée pour s'enquérir des abus causés par l'administration des chemins de fer en Amérique, a été le comité Hepburn, de la législature de New-York. Le résultat de cette enquête a été la loi de 1882, qui, entre autre chose, a créé un bureau composé de trois commissaires.

Ces commissaires sont nommés par le gouvernement avec un traitement de \$8,000 par année chacun, traitement qui, avec les appointements d'un secrétaire, d'un comptable, d'ingénieurs, d'inspecteurs, de commis, etc., sont payés par l'Etat à même un fonds perçu sur les chemins de fer au *pro rata* de leurs recettes brutes. Leurs pouvoirs sont ceux d'une commission d'enquête et consultative, ils sont tenus de se tenir parfaitement au courant de toutes les questions affectant la situation, l'exploitation l'administration et les moyens de transport des chemins de fer, et ils ont aussi instruction de faire rapport au procureur général de toutes les infractions aux lois ; le devoir de ce dernier est de prendre les mesures nécessaires pour protéger les intérêts publics.

Le devoir de la commission est aussi de recommander que des réparations soient faites à la superstructure lorsque c'est nécessaire, que les additions requises soient faites au matériel roulant, et que des stations nouvelles soient construites, et que de nouveaux arrangements au point terminal soient exécutés, lorsque le besoin s'en fait sentir, et aussi de recommander les changements dans les taux du transport des marchandises et des voyageurs qu'ils jugeront raisonnables et à propos afin de protéger l'intérêt public.

Ils n'ont pas le pouvoir de mettre ces recommandations en vigueur, mais si un chemin de fer refuse de s'y conformer, ils font rapport des faits au procureur général, qui institue des procédés comme dans les causes pour infractions à la loi ; ou à la législature lorsqu'il y a besoin d'une loi spéciale.

Des chartes sont accordées en vertu de la loi générale relative à l'incorporation des compagnies.

Il faut pas moins de 25 individus pour déposer un contrat entre les mains du secrétaire d'Etat ; et lorsque l'ingénieur de l'Etat a approuvé la carte et le plan du tracé ils ont droit d'obtenir une charte les autorisant à construire le chemin ; mais si à un moment donné une compagnie de chemin de fer désire augmenter son capital, ou donner une hypothèque pour une nouvelle émission d'obligations, elle doit en obtenir l'autorisation des commissaires des chemins de fer. Les commissaires, sur réception de requêtes demandant cette autorisation, envoient leur comptable s'enquérir de la position financière de la compagnie dans le but de s'assurer si la valeur du capital et des obligations antérieurement autorisées a été convenablement employée, et si l'augmentation demandée est nécessaire, et sur son rapport les commissaires décident s'ils doivent autoriser ou non l'augmentation du capital.

D'après les informations recueillies dans la ville de New-York et à Albany, nous avons appris que les chemins de fer en général se conforment aux recommandations des commissaires, et que toutes les plaintes étaient réglées sans qu'il fût nécessaire d'avoir recours à une action judiciaire.

MASSACHUSETTS.

Dans le cours de nos recherches la commission de chemins de fer de cet Etat, a été fréquemment mentionnée comme étant une des plus anciennes et des plus utiles en Amérique. Nous avons cru comprendre de la commission que la loi relative aux extorsions et aux taux préférentiels injustes, était en grande partie calquée sur l'expérience résultant des enquêtes et de la législation faite à l'égard des chemins de fer anglais. Lors de la passation de la loi, les législateurs prohibèrent les taux préférentiels injustes et les prix exigés en plus pour une courte distance que pour une longue sur le même chemin et dans la même direction pour la même catégorie de marchandises.

L'acte créant un bureau de commissaires fut passé en 1869. Il se compose de trois membres nommés par le gouverneur et rémunérés par l'Etat à même les fonds qui sont perçus sur les chemins de fer en proportion de leurs recettes brutes. Ses devoirs sont de faire un examen minutieux de la situation matérielle et la construction des chemins de fer, de prononcer sur le tracé du chemin et l'emplacement des stations, de régler les traverses d'un chemin de fer par un autre, et l'échange du trafic entre les chemins de raccordement, de s'enquérir des causes des accidents, ordonnant les précautions nécessaires à prendre pour les prévenir. Ils s'enquérèrent aussi des plaintes qui leur sont faites à l'occasion de taux préférentiels ou de taux injustes pour le transport des voyageurs et des marchandises, et doivent faire rapport du résultat à la compagnie dont on se plaint, et dans le cas de refus ou de négligence de se conformer à leurs recommandations, ils sont tenus de faire rapport de leur enquête à la législature.

Le comité spécial du Sénat des Etats-Unis sur le commerce entre Etats, dit dans son rapport du mois de janvier 1886 :

“ Pour ce qui est des résultats pratiques, la commission du Massachusetts par son histoire et par les témoignages qu'on en donne, fait voir qu'elle a exercé au moyen de ses rapports et de ses décisions, une influence reconnue sur les chemins de fer, faisant faire des réformes nécessaires, et que ses travaux ont été couronnés de succès en obtenant le dédommagement de griefs et la réforme d'abus. Elle a tenu les chemins de fer dans l'obéissance des lois, et elle a non seulement obtenu l'adoption d'une législation nécessaire, mais elle a aussi prévenu des mesures imprudentes. Grâce à ses recommandations des réductions volontaires dans les taux ont été faites, et les taux préférentiels de tout genre ont été abolis. Elle a obtenu l'uniformité dans les comptes et les rapports de chemins de fer. Elle a déterminé la responsabilité des accidents, et elle a rendu de grands services en exigeant l'adoption de machines améliorées pour la sûreté publique.” Le comité a aussi fait citer l'honorable Charles Francis Adams, pendant plusieurs années président de la commission de Massachusetts, comme une autorité reconnue sur la question des chemins de fer. Il disait en 1874 : “ La commission n'est tout simplement qu'un agent intermédiaire, une espèce de verre lenticulaire au moyen duquel les rayons de l'opinion publique qui seraient autrement

épars et impuissants, peuvent être concentrés à un foyer et produire une influence sur une corporation."

Il semblerait donc d'après ce qui a été dit, que quatre Etats, le Minnesota, l'Illinois, le Missouri et l'Iowa, ont des lois réglant, entre autre chose, le tarif des taux, et donnant aux commissaires un pouvoir très étendu pour la remise en vigueur des lois dans les Etats respectifs.

Quatre Etats, le Michigan, le Wisconsin, le New-York et le Massachusetts, tout en ayant des lois renfermant des dispositions contre les taux préférentiels injustes et les extortions, et tandis que les commissaires de chaque Etat ont un pouvoir étendu en entier dans la surveillance de la situation des chemins de fer sur toutes les questions se rapportant à la protection de la vie et de la propriété, cependant pour ce qui est des questions se rapportant aux taux, leurs devoirs ne sont que d'une nature investigative et consultative:

Nous pouvons aussi ajouter d'après les observations personnelles et les recherches que nous avons faites que les Etats du Connecticut, du New-Hampshire et du Maine, ont des commissaires de chemins de fer dont les devoirs sont restreints à l'examen et la surveillance de la situation matérielle des chemins de fer pour ce qui a trait à la protection de la vie et de la propriété dans le transport; ils sont tenus de faire un rapport annuel à la législature de leurs Etats respectifs sur cette question, ainsi que sur la situation financière de chaque chemin de fer situé dans l'Etat.

Les témoignages que nous avons pu obtenir au cours d'entrevues personnelles avec le gouverneur et le secrétaire d'Etat des Etats que nous avons visités, comme étant l'expression de l'opinion de la population qui les a élus, ainsi que des principaux hommes d'affaires et des principaux industriels—des rapports et des opinions des différents commissaires d'Etat, et aussi des gérants ou autres fonctionnaires des chemins de fer et des associations commerciales que nous avons pu voir, nous amènent à la conclusion qu'aux Etats-Unis la forme de commission la plus populaire auprès de toutes les classes, et la plus heureuse pour ce qui est de la réforme des abus et l'exécution d'améliorations, est celle qui a un caractère investigateur et consultatif telle que celle adoptée par l'Etat du Massachusetts, et copiée dans un bon nombre de ses traits principaux par l'Etat de New-York. Ce système a été amené à son présent état de perfection dans le Massachusetts grâce en partie aux travaux de M. Charles F. Adams, qui a été pendant nombre d'années président de la commission, et qui est maintenant président du chemin de fer *Union Pacific*, à Boston. M. Adams n'étant pas chez lui lors de notre première visite à Boston, nous jugeâmes nécessaire de revenir dans cette ville pour le voir, et dans le but de visiter en même temps New-Haven pour voir le professeur Hadley, du collège Yale, qui a fait une étude spéciale de la question des chemins de fer en Amérique et en Europe.

Le professeur Hadley croit que, comme les chemins de fer européens, à l'exception de ceux d'Angleterre, sont la propriété des gouvernements ou qu'ils sont tellement sous leur contrôle, et que les circonstances qui les gouvernent sont si différentes de celles qui régissent les chemins de fer en Amérique, qu'aucunes lois qui les gouvernent peuvent servir en Amérique.

En Prusse les dix-neuf vingtièmes de tous les chemins de fer sont en somme la propriété du gouvernement, et dans ce pays le tarif sur toutes les marchandises, sauf la houille et les articles de cette catégorie, (qui sont transportés en vertu de contrats spéciaux) est basé sur des taux égaux de tant par mille, en y ajoutant un honoraire terminal.

En Belgique tous les chemins de fer, sauf un, sont la propriété du gouvernement, et dans ce pays où les prix du transport des marchandises sont le plus bas qu'on puisse trouver dans aucun autre pays du monde, le même principe de taux égaux de tant par mille est appliqué.

En France le territoire est partagé par le gouvernement entre un certain nombre de compagnies qui ont le droit exclusif de construire et d'exploiter des chemins de fer dans leur domaine respectif. Le résultat est que les chemins ne sont pas toujours construits aussi rapidement que l'exigent les besoins des demandes toujours grandissantes du commerce; et en 1884 le gouvernement a dû garantir à quel-

ques-unes des compagnies un intérêt s'élevant jusqu'à 13 pour 100 sur le coût réel, dans le but d'obtenir la construction de certains embranchements qu'à son avis l'intérêt du pays exigeait.

Les taux du tarif sur tous les chemins de fer en France sont établis par les compagnies et le gouvernement conjointement, et nul chemin de fer ne peut exiger plus ou moins sans avoir préalablement obtenu le consentement du gouvernement. Ceci a le bon effet de garder les taux uniformes, et si ce système était appliqué ici il pourrait empêcher la construction de bon nombre de lignes rivales, là où les affaires ne l'autorisent pas, et aussi en maintenant des taux rémunérateurs raisonnables il protégerait la valeur des garanties des chemins de fer.

Le système des mises en commun des fonds est presque universellement appliqué par les chemins appartenant à des particuliers comme par les chemins du gouvernement, et aussi par les chemins par eau avec de bons résultats.

Pour ce qui est de la loi du commerce entre États, le professeur Hadley dit que telle quelle est aujourd'hui elle ne donne pas tout ce qu'on en attendait, cependant par suite de la décision des commissaires, son effet sur les chemins de fer n'a pas été préjudiciable.

Il y a deux catégories de mécontents : 1° ceux qui pouvaient prendre soin d'eux-mêmes et qui avaient autrefois des faveurs spéciales ; et 2° ceux qui croient que la loi n'a pas produit d'effet aussi sévère sur les chemins de fer qu'on s'y attendait, et quelle aurait dû produire à leur avis.

Comme question de fait il a dit que le problème des chemins de fer est maintenant si compliqué, et que la prospérité commerciale de tout le pays dépend tellement de sa bonne solution, qu'il requiert l'étude la plus minutieuse et le jugement le plus sain.

Ni les tribunaux ni la législature ne peuvent ou n'ont le temps de se prononcer d'une manière exacte sur des questions se rapportant à la bonne administration du trafic des chemins de fer. Ils peuvent souvent donner des décisions ou passer des mesures qui affecteront d'une manière grave et peut-être dommageable, le commerce de tout un continent. On ne peut trop insister sur la nécessité d'avoir des lois intelligentes et préparées avec soin.

M. Hadley est d'avis qu'un bureau consultatif de commissaires compétents, avec pouvoir de s'enquérir et d'examiner avec les gérants de chemins de fer tous les détails de leur trafic, pourrait arriver à des conclusions avantageuses pour le commerce et utiles aux chemins de fer en satisfaisant l'opinion publique et rédigeant des lois.

M. Adams dit que le présent acte relatif au commerce entre États a été passé sous la pression des clameurs populaires, qu'il n'a pas été convenablement mûri, et qu'il est défectueux sous nombre de rapports. On ne peut espérer que le Congrès, composé d'hommes élus, à cause de leur habilité locale à représenter les districts particuliers où ils demeurent, puissent traiter d'une manière intelligente un sujet aussi vaste que celui des chemins de fer, qui souvent traversent des districts éloignés de milliers de milles de leur propre district et affectant bien ou mal les intérêts commerciaux de tout un continent. Le présent bureau des commissaires de commerce entre États est un corps composé d'hommes capables, et il n'y a pas de doute qu'avec le temps les commissaires n'améliorent le présent acte jusqu'à ce qu'il obtienne une bonne loi du Congrès. Ils ont déjà par leur décision sur la clause relative au transport à longue et à courte distance, suspendu son opération, qui lorsqu'elle est dans un nombre de cas interprétée littéralement, est réellement exigé par les intérêts du commerce, ce qui démontre qu'une loi absolue est impraticable. Il est en faveur d'une commission consultative d'hommes capables, chargée de s'enquérir des causes de plaintes et d'aider à la réduction des lois les plus favorables aux intérêts des chemins de fer et du commerce. Il n'a pas de doute que la crainte qu'en vertu de la loi de commerce entre États, une réduction des taux du trafic direct serait désastreuse à leur trafic local, a empêché les lignes-mères de réduire les taux.

La tentative du Congrès aux fins d'empêcher la mise en commun des fonds doit tendre vers la fusion, ou aura pour effet de voir les grandes lignes s'emparer

des plus petites. Il croit que ceux qui expédient des marchandises en très grande quantité ont parfaitement le droit à des taux plus bas que ceux qui expédient des marchandises en plus petite quantité. Les chemins de fer peuvent certainement faire le transport à meilleur marché et avec moins de risque, et ils ne voient pas que le public en souffre. Il a donné comme exemple certaines mines de houille qui, expédiant des milliers de tonneaux de houille tous les jours grâce à des taux spéciaux, donnent en réalité un charbon à meilleur marché au consommateur.

La *Standard Oil Company* peut s'être enrichie grâce aux concessions que lui ont faites les chemins de fer, mais elle a raffiné de l'huile sur une si grande échelle, et à si bon marché, qu'aucune maison de moindre importance n'a pu lui faire concurrence, et comme question de fait l'huile raffinée n'a jamais été aussi bon marché que depuis que ces taux ont été établis, de sorte qu'il ne voit pas où le public en souffre. Il ne croit pas que des taux égaux de tant par mille soient justes, vu qu'aucuns chemins de fer ne pourraient transporter le trafic à aussi bon marché à travers un pays peu colonisé qu'il le pourrait à travers un pays plus peuplé. Il met en doute la politique de la législature essayant d'établir des taux *maximum* uniformes, mais il désirerait l'adoption de quelques moyens à l'effet d'empêcher la réduction des taux à un chiffre plus bas que ce qui pourrait être raisonnablement rémunérateur. Au sujet des chartes des chemins de fer, il n'est pas possible maintenant d'empêcher qu'elles soient accordées lorsqu'on en fait la demande, mais le public apprendra avec l'expérience que lorsqu'il encourage la construction de chemins inutiles il finira toujours par payer pour eux.

De la part de M. Lincoln, de Boston, agent pour une ligne de steamers transatlantique, et ayant de si grands rapports dans le commerce avec l'étranger qu'il a été délégué pour représenter les agents de Boston devant le comité spécial du commerce, du Sénat des Etats-Unis, et aussi devant les commissaires du commerce entre Etats, nous avons appris que par suite de l'interprétation de la loi que lui ont donnée les commissaires du commerce entre Etats, son opération n'a pas eu l'effet préjudiciable sur le commerce de Boston qu'on s'attendait, et en tant qu'elle était de nature à empêcher la réduction des taux elle avait été un bienfait pour les marchands. Comme homme d'affaires, il déplore les guerres entre chemins de fer, ce qui cause toujours beaucoup d'incertitude dans le commerce.

En l'absence du président de la *Fitchburg Railroad and Hoosac Tunnel Line* vers l'Ouest, son procureur nous a dit que par suite de l'interprétation que les commissaires du commerce entre Etats donnaient à la loi dans l'intérêt du commerce, la loi avait mieux fonctionné qu'on ne s'y attendait.

M. G. R. Blanchard, président de la *Central Traffic Association* de Chicago, une des meilleures autorités sur des questions se rapportant au trafic de chemins de fer en Amérique, et qui représente une association embrassant plus de 50,000 milles de chemins de fer, dans toutes les questions affectant leurs intérêts devant le Congrès et les commissaires du commerce entre Etats, a déclaré que la loi, telle qu'elle avait été interprétée, n'avait pas eu d'effet préjudiciable aux chemins de fer. Jusqu'à un certain point, elle avait contribué à maintenir les taux, car aucune compagnie ne tient à prendre l'initiative dans la réduction des taux, craignant l'opération du transport à longue et à courte distance sur leur trafic local.

La clause prohibant la mise des fonds en commun, si elle est maintenue, amènera, dit-il, la fusion de tous les principaux chemins en systèmes considérables. Les frais par tonneau occasionnés par le déplacement des marchandises aux stations situées sur le chemin, étaient souvent cinq et six fois plus considérables qu'aux points terminaux "vu naturellement les quantités petites," conséquemment, ajoutant aux frais de déplacement des marchandises locales destinées à de courtes distances.

Il ne s'objecte pas au fait qu'une commission juste s'éève entre les chemins de fer et les législatures, même si elle avait des pouvoirs étendus, pourvu toujours qu'il y ait appel aux tribunaux. A son avis il est beaucoup plus facile d'arriver à des conclusions intelligentes avec 5 hommes dont le temps est consacré à l'étude du sujet, qu'avec deux ou trois cents qui changent à chaque élection et qui représentent plus souvent des intérêts entièrement différents. Il désirerait beaucoup voir un

traité, entente ou arrangement qui aurait pour effet de mettre les systèmes de chemins de fer américains et canadiens plus en harmonie.

M. Midgely, de Chicago, dont nous avons déjà parlé, a fait une déclaration d'une nature semblable. Il croit une commission investigatrice et consultative utile, mais il est d'avis que lui donner le pouvoir d'établir des classifications et des taux fixes est de nature à créer des embarras, même si c'était constitutionnel.

Nous avons eu des rapports et des entrevues avec un grand nombre d'hommes d'affaires et de fonctionnaires de chemins de fer haut placés, outre ceux mentionnés dans notre rapport, et nous avons constaté que l'opinion était généralement unanime en faveur d'une surveillance législative sur les opérations et l'administration des chemins de fer, et qu'un bureau de commissaires était la meilleure forme pour rendre cette surveillance efficace.

Nous avons aussi constaté que partout on disait que la loi du commerce entre Etats allait rester, et que certains chemins de fer qui étaient d'abord opposés à son adoption commencent maintenant à la considérer comme n'étant pas préjudiciable à leurs intérêts, mais qu'au contraire, sous certains rapports elle est avantageuse. Il a aussi été démontré que le problème de chemins de fer est si compliqué et si vaste, et que sa bonne solution a tant à faire avec la prospérité commerciale du pays, qu'on ne peut donner trop de soin et d'étude à la préparation d'une loi sur ce sujet.

Nous ne pouvons terminer ce rapport sans faire mention de la manière très cordiale et très obligeante avec laquelle nous avons été reçus et aidés dans nos travaux par tous les messieurs avec lesquels nous sommes venus en contact dans le cours de notre visite aux Etats-Unis.

Nous avons l'honneur de mentionner particulièrement l'obligeance et l'aide précieuses que nous ont accordées M. Hickson, gérant général du Grand-Tronc, et ses habiles adjoints sur le chemin de fer Chicago et Grand-Tronc, à Détroit et à Chicago.

Le tout respectueusement soumis.

E. R. BURPEE.
GEORGE MOBERLY.

ANNEXE No 2.

RAPPORT SUPPLÉMENTAIRE DU SOUS-COMITÉ QUI A VISITÉ LES ETATS-UNIS.

Au président et aux membres de la Commission Royale des chemins de fer :

Depuis que nous vous avons présenté notre rapport et les informations que nous avons recueillies dans les recherches que nous avons faites aux Etats-Unis au mois de septembre dernier, nous avons poussé nos travaux plus loin dans le même sens ; particulièrement sur les questions suivantes :—

Premièrement.—Le fonctionnement de la loi entre Etats, réglant le commerce.

Deuxièmement.—Permettre que des chemins de fer soient construits sous l'empire d'une loi générale des chemins de fer sans exiger des chartes séparées de la législature.

Troisièmement.—La possibilité pour les compagnies de chemins de fer de prendre en main le service d'express sur leurs chemins.

Quatrièmement.—Les pouvoirs en vertu desquels un chemin de fer peut exproprier la propriété d'un autre chemin de fer.

Sur la première question, E. B. Phillips, qui a une longue expérience sur les questions se rapportant à l'administration de chemins de fer, et président du *Fitchburg Railroad and Hoosac Tunnel Route*, dit :—

“ Jusqu'ici l'opération de la loi du commerce entre Etats a été préjudiciable au trafic direct venant de l'ouest, et au commerce d'exportation de Boston, non pas, cependant, dans la mesure qu'on craignait. Ceci provient de l'interprétation que les commissaires ont donnée à la loi ; ils ont déclaré qu'il n'était pas illégal pour les lignes-mères d'accorder une réduction de taux sur les produits de l'ouest exportés du port de Boston.”

Albert Fink, de New-York, commissaire de la *Trunk Line Association*, et généralement connu comme étant la meilleure autorité en Amérique sur des questions de transport par chemin de fer, nous a dit :—“ Que la loi du commerce entre Etats est défectueuse, et si elle avait été littéralement interprétée elle aurait eu des résultats désastreux pour les chemins de fer et le commerce du pays. Heureusement que la nomination d'hommes capables et pratiques comme commissaires qui ont suspendu l'opération de certains articles de l'acte, a empêché que le commerce de transport du pays ne fût interrompu, et obvié à la ruine nécessaire qui aurait suivi son interprétation littérale.”

A son avis aucune commission ou réunion d'hommes ne devrait avoir le droit de régler ou d'établir des taux pour les chemins de fer dans lesquels ils n'ont pas d'intérêts. Ceci semble être presque la confiscation de la propriété de ceux qui ont placé leurs capitaux sur les garanties qui ont construit les chemins. L'expérience lui enseigne que les trois quarts de toutes les plaintes formulées contre les chemins de fer sont imaginaires, et une fois qu'elles ont fait le sujet d'une enquête et qu'on a examiné toutes les circonstances qui les accompagnent, les plaintes tombent d'elles-mêmes.

Des commissions consultatives sont des moyens de rendre ces explications publiques et d'empêcher ainsi la répétition de ces plaintes.

Lorsqu'une commission de chemin de fer est munie de pouvoirs étendus, ainsi qu'il arrive quelquefois, il y a danger que, dans le but de courtiser la faveur populaire auprès de certaines classes, ou par suite de quelque influence indue, elle puisse employer ses pouvoirs à opprimer certains chemins.

Quant à la question des chartes de chemin de fer, l'expérience l'a convaincu que le droit de construire des chemins de fer devrait être libre à tous, et les choses étant ainsi, il y a moins de danger que des chartes soient prises pour des projets spéculatifs

et inutiles, ou dans l'intention de vendre aux chemins qui existent déjà. Il désirerait que le statut exigeât qu'au moins la moitié du capital du chemin qu'on se propose de construire soit souscrite en réalité, avant qu'une charte ne soit accordée, et que toute la souscription soit versée, et réellement employée à la construction du chemin, avant que des obligations ne soient émises en vertu de la charte. Il dit: "Votre gouvernement ne peut être trop prudent sur ce point. C'est très important pour les chemins qui existent, et même encore plus pour les capitalistes; et si une loi de ce genre était vigoureusement mise en vigueur elle créerait plus de confiance dans nos obligations." A mon avis on peut exercer un pouvoir plus étendu sur la nature d'un chemin et sa position financière en vertu d'une charte accordée par un statut fixe, qu'on ne peut le faire en vertu d'une charte spéciale accordée par la législature.

Il ne peut se rendre à la justice du fait qu'un chemin de fer soit obligé de permettre à un autre chemin et parfois un concurrent, de s'approprier sa voie, ses édifices et sa propriété, même si ce chemin consent à payer pour cela.

Il croit que presque toujours un chemin de fer, plutôt que de voir un chemin parallèle construit à une courte distance de son droit de passage, consentirait à donner l'usage de sa voie à raison d'une compensation raisonnable, et à son avis il voudrait leur laisser régler cette question entre eux ou par l'entremise des tribunaux.

Dans notre entrevue avec M. Crocker, président de la commission du Massachusetts, au sujet des chartes de chemin de fer, il était fortement d'avis, ainsi que ses collègues, que le droit de construire des chemins de fer en vertu de dispositions statutaires devrait être libre à tous. L'expérience qu'on acquiert dans le Massachusetts, depuis que ce mode a été adopté, est que la législature a été dégagée d'une somme immense de travail, et qu'un plus petit nombre de chemins de fer spéculatifs et inutiles ont été commencés.

Quant à l'expropriation des biens-fonds et autres d'une compagnie de chemin de fer par une autre, il dit que les lois du Massachusetts ne contiennent pas de stipulation à l'égard de ce pouvoir, mais, quand c'est nécessaire, la compagnie qui désire exercer le droit d'exproprier une partie des biens d'une autre compagnie, elle s'adresse à la législature pour en obtenir le droit. Il ne croit pas que la législature du Massachusetts accorderait ce pouvoir.

Sur cette question, à la prière de M. Boardman, gérant de la *Railroad Gazette*, à New York, on fit une visite à M. J. D. Lawson, de New-Jersey, qui a fait une spécialité de la loi sur les chemins de fer.

Nous avons appris de lui qu'en vertu de la contribution de l'Etat de la Californie, des territoires de l'Idaho, de l'Utah et du Montana, la loi dite *Eminent Domain Law*, stipule que toutes les propriétés immobilières des individus peuvent être prises pour le service public; et de la même manière la propriété qui a été expropriée pour un service public peut être de nouveau expropriée pour un autre service public si c'est nécessaire.

Il n'y a pas, dans l'Union, d'autre Etat dont la constitution contienne des dispositions de ce genre. Cependant la question a été portée devant les tribunaux, et les décisions ont presque toujours déclaré que le pouvoir d'exproprier des biens-fonds "déjà expropriés et propriété d'un chemin de fer," pour l'usage d'un autre chemin de fer, ne peut être exercé que par la législature.

Voici quelques-unes des principales décisions rendues par les tribunaux de différents Etats.

Tribunal d'Illinois, 1876. Siégeant au complet.

"Une compagnie de tramways ne peut, sous l'empire du pouvoir accordé par l'*Eminent Domain Act*, prendre une partie quelconque d'une ligne concurrente dont l'exploitation se fait avec succès, détruisant ainsi l'utilité et la valeur de tout le chemin, mais elle peut, en payant une juste compensation et sous l'empire du pouvoir voulu, fermer tout le chemin."

Cour Suprême d'Indiana, 17 décembre 1875.

Le juge Gresham a décidé:—

"Que les terres que le demandeur possède et occupe en vertu de sa charte, reste soumise à l'empire de l'Acte général relatif à l'incorporation des compagnies de

chemins de fer, de même que toutes les autres terres de l'Etat devant être prises pour le service public à raison d'une juste indemnité.

"Les terres expropriées pour une cause d'utilité publique ne sont pas soustraites à la possibilité d'une nouvelle expropriation, lorsque l'intérêt public l'exige. Le langage de l'acte est général et il autorise la prise de possession d'aucune terre.

"Les terres appliquées à un service public peuvent être prises et appliquées à un autre service public distinct. La propriété expropriée et appliquée à l'usage d'une corporation pour l'avantage du public ne peut de nouveau être prise par l'Etat et donnée à une autre corporation pour le même objet. Ce serait de fait enlever à une corporation ses droits et privilèges et les conférer à une autre. Un tel acte ne serait pas autorisé par la loi dite *Eminent Domain Law*. Une fois que des biens sont consacrés à un usage d'utilité publique et donnés à une corporation, ils demeurent sa propriété contre tous, et ils ne peuvent être enlevés de ceux auxquels ils ont d'abord été accordés que lorsque l'intérêt public exige qu'ils soient appliqués à un autre usage différent."

New-Jersey (1872).

La cour suprême a décidé :—

"Que tous les chemins de fer ont le pouvoir de traverser les voies d'un autre chemin sous une loi spéciale à cet effet, mais ils n'ont pas le pouvoir de prendre aucune des terres d'un chemin de fer pour construire une ligne parallèle ou à côté de la sienne sous une loi spéciale."

La Cour d'Appel de New-York en 1873.

Re Boston et Albany, jugé :—

"Que, quoique la loi des chemins de fer accorde à une corporation de chemin de fer le pouvoir de prendre des immeubles pour des objets de chemin de fer, cependant, une fois qu'un immeuble a été appliqué à un service public, il ne peut être pris de nouveau sans une législation spéciale."

Le même principe a été consacré par la cour suprême du Massachusetts, en 1872, dans la cause du *E. R. R. vs B. & M. III Mass Reports*, page 196.

Aussi dans le Connecticut, dans la cause du *N. Y. R vs Boston*, 36, *Conn. Reports*, page 196.

Michigan, 1877, *re Grand Rapids and Indiana Railway*, 85 *Mich. Reports*, page 265, décision de la cour suprême.

"Les tribunaux ont uniformément décidé qu'il n'y avait pas de différence entre les droits des particuliers et ceux des corporations, et un chemin de fer peut prendre la propriété d'une autre corporation en donnant une compensation convenable."

Illinois—Février 1881.

Le juge Dickey, dans une cause du *Lake Shore R. R. vs Chicago* a dit, —

"Qu'en vertu de l'*Eminent Domain Act* ordinaire un chemin de fer n'a pas le pouvoir de prendre la propriété d'un autre; mais il admet que le pouvoir législatif de l'Etat peut le rendre valide."

Cour d'appel de la Virginie—1881.

Rapport 40, page 743 :—

"La prise de possession faite par une compagnie de chemin de fer, d'une partie de la voie d'une autre compagnie, constitue un empiétement sur les droits et privilèges de l'autre compagnie. Une compagnie de chemin de fer n'a pas le droit, sans en avoir expressément reçu le pouvoir par la loi, d'acquérir pour son propre usage des biens-fonds qui sont déjà acquis par une autre compagnie."

Peter A. Dey, président de la commission des chemins de fer de l'Iowa, écrit sur ce sujet: "J'ai l'honneur de vous dire que dans l'Iowa, lorsqu'une compagnie de chemin de fer désire traverser la voie d'une autre compagnie, on demande d'abord la décision de notre commission quant à la sûreté et du genre de traverse à l'endroit indiqué. Puis, si on ne peut arriver à une entente entre les deux compagnies intéressées, la compagnie organisée en dernier lieu demande au tribunal un jury pour ex-

propre le droit de passage nécessaire, et pour établir les dommages qui reviennent à la compagnie dont l'organisation est antérieure.

“ La loi de cet Etat n'embrasse pas la question du droit qu'aurait une compagnie de se servir d'une propriété terminale d'un autre compagnie, lorsque tous les terrains disponibles sont occupés. Nous avons une loi sous l'empire de laquelle une compagnie est tenue de traîner les wagons des lignes de raccordement, et en vertu de cette loi générale relative aux droits des expéditeurs à l'encontre de ceux des entrepreneurs de transport, les commissaires de l'Iowa ont décidé qu'une compagnie d'un point terminal doit mettre les wagons d'une autre compagnie sur aucune de ses voies d'évitement ou sur les voies volontairement prolongées au delà de la gare, sur la demande de l'expéditeur, pourvu qu'il y ait une compensation suffisante.” Cette décision a été contestée par les compagnies intéressées, et est maintenant devant les tribunaux, attendant un jugement final.

SERVICE “ D'EXPRESS.”

James Eggleston, gérant de l'*American Express Company*, pour la Nouvelle-Angleterre, donne les informations suivantes qui semblent démontrer qu'il n'est pas opportun que les chemins de fer entreprennent le service d'*express* :—

“ Ce genre d'affaires est surtout des affaires de commission, la personne qui s'en occupe se charge de faire les messages de quiconque peut l'employer, à un endroit autre que celui où elle demeure, prenant soin et charge de la commission personnelle ou par substitut. Le transport des marchandises est une affaire incidente et qui dépend des remises données à l'entrepreneur de transport par *express* pour son service. Les compagnies d'*express* possèdent ni les lignes ni les chemins de fer sur lesquels elles font leurs affaires, et, règle générale, elles n'ont pas non plus de privilèges exclusifs; quiconque possède les garanties nécessaires peut se livrer à ce genre de transaction pour lui-même, et vous verrez, en vous adressant aux autorités des chemins de fer et des compagnies d'*express*, que la proportion des frais de transport sur les chemins de fer est d'un tiers des dépenses totales que font les compagnies d'*express* pour transiger leurs affaires, les deux autres tiers étant employés à rémunérer ceux auxquels est confié le soin des effets, tel que les attelages, les conducteurs, les agents, etc., qui font partie du personnel de leurs bureaux, et tel que les messagers, les préposés au transport, etc., sur le trajet, et ce fait seul prouve que les prix d'*express* devraient continuer d'être contrôlés par la concurrence.

“ J'ajouterai que les compagnies d'*express*, grandes et petites, sont, règle générale, des entreprises privées, et ne se font pas en vertu d'un acte du Congrès ou de la législation de l'Etat.”

Le tout respectueusement soumis.

E. R. BURPEE,
GEO. MOBERLY,
Commissaires.

ANNEXE No 3.

EXTRAITS.

LÉGISLATION ANGLAISE SUR LES CHEMINS DE FER.

(Voir *Hadley*, page 163.)

L'histoire des questions générales de la politique et de la législation de chemin de fer peut très bien se diviser en deux périodes. La construction des chemins de fer a fait le sujet des discussions et du travail dans la première période, et les combinaisons de chemin de fer se font dans la seconde. La ligne de démarcation entre les deux périodes se révèle en 1845 et en 1848.

On a cru d'abord qu'on pourrait se servir d'un chemin de fer comme d'un canal, les individus fournissant leurs propres wagons et leur propre puissance motrice. Les clauses de la charte furent rédigées avec cette idée; on constata bientôt qu'elle était fautive. La concurrence entre différents entrepreneurs de transport sur le même chemin était impossible. Ne pourrait-on pas avoir, à la place, la concurrence entre différents chemins de fer ?

On doit à la louange des hommes d'Etat anglais, de dire qu'ils ne se sont pas trompés à ce sujet. Ils ont plus appris dans quelques années à l'exploitation de quelques milles de chemin de fer, que le public en général n'en a appris de tous les chemins de fer du monde en un demi-siècle. Ils ont reconnu qu'on ne pouvait compter avec espoir sur la concurrence, ou qu'on ne pouvait en faire un but avec succès. Dès 1836, M. Morrison, d'Inverness, a prononcé un discours remarquable au cours duquel il dit que les chemins de fer doivent naturellement constituer un monopole; que les chemins parallèles sont une perte de capital; et que des taux *maximum* établis sont inutiles.

* * * * *

De 1837 à 1845 plusieurs tentatives furent faites pour obtenir une loi de chemin de fer, et M. Gladstone prit une part active dans ces affaires. Sauf une déclaration du droit de reviser les tarifs, et même d'acheter les chemins de fer pour les mettre sous la direction de l'Etat dans un avenir éloigné, rien ne fut réellement accompli. Les deux ou trois expériences qui furent faites sous forme de commissions de chemin de fer dans le cours de ces années, eurent des résultats pires que si elles n'en eussent pas eu. Dans l'intervalle on constatait le besoin d'une libre concurrence en matières de chemin de fer. On n'en fit pas l'essai, parce que le parlement croyait au principe. Ce fut parce qu'il y avait un si grand nombre de spéculateurs qui voulaient construire des chemins de fer que le parlement n'eut pas le courage moral de leur refuser des chartes.

* * * * *

On peut dire que les combinaisons de chemins de fer importants commencèrent en 1844. En 1845 la Chambre du Commerce fit un rapport au parlement sur le sujet de la fusion, déclarant que c'était bon pour les lignes continues mais non pour les lignes se faisant concurrence. En 1846 un comité spécial du parlement examina la question, mais on ne prit aucune initiative à l'occasion de son rapport.

Un autre comité sur le même sujet fut nommé en 1853. Cardwell et Gladstone étaient ses principaux membres. Ils firent d'énergiques efforts pour arriver à quelque chose, mais ils trouvèrent plus facile d'expliquer les difficultés que d'y trouver remède. Ils espérèrent encourager l'octroi de "pouvoirs de circulation," en vertu desquels une compagnie devait avoir le droit de faire passer ses trains sur les lignes d'autres compagnies. Leur tentative rencontra de grands obstacles. Néanmoins, si quelque chose devait être fait, ce devait être de cette manière. On ne devait pas permettre à un chemin de fer qui avait un raccordement avec Londres de paralyser un chemin qui n'en avait pas; autrement le chemin de Londres obligerait le pays de se conformer à ses propres conditions.

Ce que comprit clairement le comité; et le bill qu'il présenta et qui devint loi sous le titre de "*Railways and Canals Traffic Act, 1854*," fut conçu dans le but de protéger les chemins locaux dans leur trafic direct. La loi stipulait premièrement, que chaque compagnie devait avoir toutes les facilités raisonnables pour le transport du trafic, et deuxièmement qu'aucune préférence ne devait être accordée.

* * * * *

De 1853 à 1872 le parlement suggéra beaucoup de chose et ne fit rien. Réprimait-il encore bien moins la tendance que les chemins avait de se fusionner. On espéra beaucoup de la commission royale de 1865 à 1867; mais il n'en sortit rien.

Un autre comité fut nommé en 1872, et cette fois, chose étonnante, quelque chose fut fait en réalité. Il ne donna pas de nouvelles idées, et dans un sens, il ne présenta pas de nouvelles lois. Il pourvut tout simplement aux moyens d'exécuter les anciennes lois et les anciennes idées. Le produit de ses travaux fut un acte pour la mise en vigueur des dispositions de l'acte de 1854.

Il recommandait la nomination d'une commission spéciale de chemins de fer, provisoirement établie pour cinq ans, qui devait s'enquérir d'un grand nombre de cas en vertu de l'acte de 1854, et dont les décisions devaient avoir la valeur des décisions judiciaires. Elle devait de plus décider nombre de cas où les intérêts des différents chemins de fer étaient en conflit. Le bill fut passé en 1873. On peut dire qu'avec l'acte de 1873 la législation générale sur les chemins de fer s'est terminée.

* * * * *

L'idée d'une commission de chemins de fer était loin d'être nouvelle. Dès 1840 on comprit qu'une autorité de ce genre était nécessaire. En cette année-là des pouvoirs furent donnés à la chambre de commerce, qui ressemblent quelque peu à ceux que la commission des chemins de fer de Massachusetts exerce maintenant. Ces pouvoirs furent mieux définis en 1844. La chambre de commerce était toute aussi capable d'exécuter ces travaux qu'aucun autre corps qui existait alors. Elle ne réussit pas, tandis que la commission du Massachusetts a réussi, non à cause de la différence de la loi, mais parce que le sentiment public en Angleterre au sujet des chemins de fer, n'était pas suffisamment éveillé pour donner à ce corps l'appui moral nécessaire pour suppléer au manque d'autorité légale.

En 1844 une autre commission fut nommée avec des pouvoirs plus définis. Son principal devoir était de faire des rapports préliminaires au parlement sur les demandes de chartes de chemin de fer. Après une existence malheureuse d'une année, ce bureau fut aboli. En 1846 le parlement fit l'essai d'une commission d'un autre genre. Elle donnait de magnifiques traitements et se composa d'hommes bien connus; mais elle évitait toutes causes d'offense en ne leur donnant pas de pouvoir. Ceci dura cinq ans.

Nous avons vu ce que furent les événements qui amenèrent l'adoption du *Regulation of Railways Act*, en 1873. La commission nommée en vertu de cet acte devait se composer de trois membres, dont un devait être un homme de chemin de fer et un autre un avocat. Ils touchaient à un traitement de \$3,000 chacun. Ils devaient décider toutes les questions surgissant en vertu de l'acte de 1854, et les actes subséquents s'y rapportant. Ils avaient aussi le pouvoir de prononcer sur un grand nombre de cas dans lesquels les chemins de fer avaient des intérêts opposés; de forcer les compagnies à établir des taux directs, qui devaient être conformes à l'intention de l'acte de 1854; de rendre les taux publics, de décider ce qui constitue une charge terminale raisonnable, et autres choses de moindre importance. Sur les questions de fait leur décision devait être finale. Les commissaires de chemins de fer eux-mêmes devaient déterminer ce qui était une question de droit et ce qui était une question de fait. Les actes subséquents n'ont fait subir que de légers changements à ces pouvoirs.

En 1878, le terme pour lequel la commission avait d'abord été nommée expira. On crut qu'elle allait devenir permanente. Au lieu de cela elle a été reconstituée pour des périodes plus courtes, laissant les commissaires dans une position précaire et faisant voir du mécontentement quelque part. Une enquête que fit le parlement en 1881-82 sur les taux de chemin de fer a démontré les motifs de mécontentement

que trop clairement. La substance de ce mécontentement est que le pouvoir de la commission ne satisfait personne. Elle a suffisamment de pouvoir pour tracasser les chemins de fer et n'en a pas assez pour aider le public avec efficacité.

La commission ne pouvait agir, en partie à cause du manque de juridiction, et en partie à cause du manque de pouvoir exécutif; sa juridiction était bien loin de s'étendre à tout ce qui était nécessaire. Les dispositions de l'acte à l'égard des points terminaux, des arbitrages, des arrangements d'exploitation, etc., etc., s'élevaient à très peu de chose. Son pouvoir véritable provenait de l'acte de 1854. Elle pouvait sous l'empire de cet acte obliger les compagnies de donner "les moyens de communication convenables," et elle pouvait les empêcher de donner "des préférences." Mais elle ne pouvait forcer une compagnie de se conformer à des actes spéciaux ou des dispositions spéciales de sa charte.

Elle ne pouvait non plus faire exécuter ses décrets. "A la face de l'acte de 1873 les décisions de la commission quant à savoir ce qui était des questions de fait ou des questions de droit, semblaient être finales. Mais par un bref de *mandamus* d'une cour d'appel, la décision sur ce point pouvait être immédiatement enlevée des mains des commissaires en les obligeant de faire une exposition des faits dont on pouvait alors faire le sujet d'une action dans la cour plus élevée."

De sorte qu'on rendait ce pouvoir important de nul effet.

Il n'est pas facile de voir ce qui peut être fait en présence de ces difficultés, si différentes de ce que nous voyons dans la plupart des États américains. Nos commissaires, avec un plus petit nombre de pouvoirs, ont infiniment plus de pouvoir. La raison est qu'en Amérique, défier une telle autorité c'est s'exposer à de grands dangers, le sentiment public étant irritable et non contenu, tandis qu'en Angleterre ce danger n'existe pas, le sentiment public étant depuis longtemps passif et conservateur.

En Angleterre, comme partout ailleurs, il y a deux catégories distinctes de griefs, qui impliquent une manière d'agir totalement différente. On se plaint de certains prix exigés comme étant exorbitants en eux-mêmes, ce qui implique extorsion. On se plaint d'autres prix comme étant inégaux, ce qui implique préférence. Au début des chemins de fer, on craignait le premier mal, mais on ne songeait guère au second. On essaya d'empêcher l'extorsion au moyen d'un système bien défini de taux *maximum*. Il n'est guère nécessaire de dire que ces dispositions eurent bien peu d'effet. Premièrement, les chemins de fer pouvaient faire le transport du trafic à bien meilleur marché qu'on ne s'y attendait d'abord, de sorte que le plus grand nombre des taux *maximum* étaient trop élevés pour avoir un effet pratique quelconque. Deuxièmement, tout le système des dispositions statutaires concernant les taux égaux de tant par mille, la classification, etc., ne peut être appliqué à la nouvelle situation du service des chemins de fer qui a grandi depuis les premières chartes.

Le sujet des taux exorbitants est en réalité un sujet subordonné. C'est la question des taux différentiels qui agite le plus l'opinion publique, et elle se présente presque exactement sous les mêmes formes qu'elle revêt en Amérique. Une catégorie de taux réduits provient de la concurrence de différents chemins; une autre de contrats spéciaux passés dans le but de développer le commerce.

En vertu de l'Acte de 1845, les compagnies pouvaient varier leurs prix à leur gré, en restant toutefois dans les limites des taux *maximum*, mais elles doivent exiger de tous le même taux pour le même service.

Dès le commencement les tribunaux décidèrent qu'il ne devait pas y avoir de préférence personnelle. Que dans des circonstances exactement semblables tous les expéditeurs devaient être traités de la même manière. Les chemins de fer peuvent établir autant de taux spéciaux qu'ils désirent, mais ces taux doivent être accordés à toutes les personnes qui sont dans la même position.

Le présent état de chose peut se résumer comme suit :—

1. Les chemins de fer peuvent établir les taux spéciaux qu'ils veulent, mais s'ils accordent un taux à une personne ils doivent accorder le même privilège à tous les autres qui sont dans la même situation. S'ils ont fait secrètement des remises à un expéditeur, ils peuvent être tenus de rembourser à tout autre expéditeur situé d'une manière semblable, les mêmes remises sur tous les changements, à compter du jour où a commencé le contrat avec l'expéditeur en question.

2. Les commissaires ont décidé que deux expéditeurs sont dans une position semblable, et qu'ils doivent être traités d'une manière semblable, lorsque, pour le chemin de fer, les frais de déplacement des marchandises pour l'un sont les mêmes que pour l'autre, et réciproquement, à moins qu'une raison spéciale ne puisse être donnée, le chemin de fer n'a pas le droit de mettre un expéditeur dont la situation est moins favorable sur un pied d'égalité avec un autre expéditeur dont la situation est plus favorable.

3. Mais le dernier comité parlementaire a refusé d'approuver ces principes et a dit qu'une préférence n'est pas injuste tant qu'elle est le résultat naturel d'une concurrence équitable.

* * * * *

Ceci nous amène en 1886, époque à laquelle la durée de la commission avait expiré, et un bill était présenté au parlement. "Les principaux objets qui doivent servir à reconstituer et à perpétuer la commission des chemins de fer et canaux, établie par les actes relatifs aux chemins de fer de 1873, sont d'étendre sa juridiction et ses pouvoirs et de régler des taux qui doivent être exigés pour le trafic sur les chemins de fer et canaux." Ce bill est devant le parlement depuis 2 ans, et on n'en a pas encore disposé. Nous citons ce que M. Grierson dit en guise d'introduction d'un travail publié il y a quelques mois :—

"Pour bon nombre de raisons le fait que le bill relatif aux chemins de fer et canaux n'a pas été passé, ne doit pas être regretté même par ceux qui sont mécontents des compagnies de chemins de fer, mais qui désirent sincèrement d'avantager le commerce du pays. Dans les discussions de ce bill et dans les débats sur la question des taux de chemins de fer, au cours de récentes sessions du parlement l'existence d'un grand nombre d'idées fausses a été révélée. Quant aux principes, il y a eu peu d'entente; et il en a eu encore moins si c'est possible quant au détail. Les assertions qui ont souvent été expliquées ou réfutées ont été répétées comme si elles étaient nouvelles, et comme si elles n'avaient jamais été réfutées. Un des plus grands défauts de la discussion a été sa nature fragmentaire et étroite; elle s'est faite avec trop peu d'égard envers les intérêts de nombre de classes, de districts, et de ports, qui auraient subi de grands dommages par certains changements proposés à la hâte. Bon nombre de ceux qui prétendaient représenter les marchands ne connaissaient pas les intérêts d'une partie considérable entre eux; et on a perdu de vue jusqu'à un point remarquable ce qui bénéficierait aux consommateurs. Le retard peut être utile et on peut espérer que toute législation future sera formulée conformément aux intérêts de toute la classe commerciale, et non pas d'une partie seulement, et du public en général, pour lequel le commerce, illimité et non restreint, le bon marché et une quantité considérable d'effets de commerce sont à désirer."

* * * * *

"Dès le début un point est très clair, c'est la nature contradictoire de bon nombre des accusations portées contre les compagnies de chemins de fer. Dans le cours des dernières vingt années ces plaintes ont fait le sujet de trois enquêtes élaborées devant les commissions royales des comtés parlementaires. A toutes ces commissions ont été soumises des propositions complètement différentes les unes des autres. A une égale emphase les chemins de fer sont maintenant requis de satisfaire des demandes contradictoires; et en grande partie les accusations multiples portées contre eux se réfutent ou se multiplient les unes les autres. Plusieurs commerçants demandent l'opposé même de ce qui est une nécessité pour d'autres et de ce que les consommateurs, qui veulent naturellement agrandir le champ des approvisionnements, désirent ardemment. Quelques-unes par exemple des plaintes mentionnées en premier

lieu, dans un langage qui semble emprunté au moyen âge, allèguent que leurs "avantages géographiques" ou "naturel," sont amoindris. D'autres commerçants blâment les compagnies de chemin de fer de ne pas faire suffisamment disparaître les désavantages naturels et de ne pas donner les moyens de développer le commerce de nouveaux districts. Les exportateurs veulent des conditions favorables, les importateurs en veulent aussi, et nulle autre classe ne proteste contre les concessions accordées en faveur de l'exportation ou de l'importation. Un fait digne de remarque c'est que bon nombre des propositions qui étaient le plus à la mode il y a quelques années, ont maintenant été abandonnées, et que maintenant en parlement ou dans la presse nous attendons maintenant parler de projets totalement différents de ceux qu'on faisait valoir autrefois. Les taux égaux de tant par mille furent une fois fortement avocassés."

* * * * *

"Des plans ingénieux furent mis à l'étude pour égaliser, dans les limites de certaines zones ou étendues, les taux, sans égard à la distance et aux autres circonstances. Il y a un mode dans cette prétendue réforme de chemins de fer. On entend que parler maintenant de ces projets; ils ont donné la place à des propositions essentiellement différentes, qui pourront à leur tour céder le pas à d'autres.

"Dans toute la discussion qui s'est faite récemment au sujet des taux on a beaucoup appris de ceux qui étaient mécontents, mais très peu de ceux qui, satisfaits, ont gardé le silence. On a dit qu'en économie politique la plus grande partie des erreurs vient de ce qu'on ne tient pas compte de ce qu'on ne voit pas. Ceci est particulièrement vrai à l'égard de la question relative aux taux des chemins de fer, qui n'est pas le problème d'économie politique le moins important. Le public entend tant parler des intérêts commerciaux et autres qui sont mécontents des arrangements qui existent malheureusement. Ils semblent peu s'occuper des autres intérêts également importants qui sont satisfaits, ou qui le sont relativement et qui cependant n'envoient pas de députation auprès de la chambre du commerce et pour lesquels des changements tels que ceux qui ont été proposés de temps à autre auraient un effet dommageable ou même ruineux.

La législature américaine.

Au mois d'avril dernier le Congrès des États-Unis, comme résultat d'un comité de la Chambre des représentants nommé en 1878-79, et un comité spécial du Sénat nommé en 1885 sous la pression de l'excitation populaire, a passé un acte à l'effet de régler le commerce entre États et nomma une commission d'hommes capables. Le premier acte de cette commission fut de suspendre l'opération de quelques-uns des articles essentiels de l'acte, et après neuf mois d'existence elle recommande des changements importants.

Dans quelques-uns des États-Unis de l'ouest il y a eu des lois passées à la hâte sous l'empire d'une excitation qui a retardé la cause que les promoteurs avaient en vue. En 1873 l'Illinois passa des lois sévères réglant l'administration des chemins de fer, et nomma une commission pour établir le taux. Des lois semblables furent passées immédiatement par l'Iowa et le Minnesota. En 1874 le Wisconsin passa un bill semblable, appelé la *loi Potter*. Elles furent toutes sans effet à cause de leur pouvoir, et les chemins de fer en appelèrent aux tribunaux pour se protéger. D'un côté les tribunaux décidèrent que les États avaient le droit de passer ces lois, mais un facteur plus puissant était en jeu, et dans tous les États les lois furent abrogées ou ne furent pas mises en vigueur. Hadley dit à la page 135: "Mais une puissance plus forte que l'autorité des tribunaux s'élevant contre le système de réglementation, appelé système Granger. Les lois du commerce ne pouvaient être violées impunément. Les effets ont dû se faire sentir vivement dans le Wisconsin, la loi réduisant les taux de chemins de fer à la base dont profitaient les endroits où il y avait concurrence ne permettait pas de payer des prix fixes. Dans la seconde année de son opération les chemins de fer du Wisconsin payèrent un dividende; quatre seulement payèrent les intérêts sur leurs obligations; et la construction des chemins de fer subit un arrêt à même les moyens de communication et de transport sur les

chemins existants ne pouvaient être maintenus. Les capitalistes étrangers refusèrent de placer leurs fonds dans le Wisconsin, et les progrès de l'Etat éprouvèrent un échec sérieux ; ceux qui favorisèrent le plus la loi se trouvèrent ceux qui perdirent le plus. Ces faits étaient évidents pour tous. Ils constituèrent le thème du message du gouverneur au commencement de 1876. Les mêmes hommes qui avaient passé la loi en 1874 l'abrogèrent en 1876. Dans d'autres les lois furent, ou abrogées comme dans Iowa ou mises en vigueur avec soin et prudence. Et lorsque la cour suprême publia les débats de l'affaire Granger la querelle avait été réglée non pas par des dispositions constitutionnelles mais par des moyens industriels.

SUPPLÉMENT

DU RAPPORT DU

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.

STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER DU CANADA

CAPITAL, TRAFIC, ET FRAIS D'EXPLOITATION.

1887.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT.



OTTAWA:

IMPRIMERIE MACLEAN, ROGER ET CIE, RUE WELLINGTON.

1888.

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET

GÉRANT GÉNÉRAL, OTTAWA, 12 mars 1888.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur de vous transmettre la statistique des chemins de fer du Canada pour l'année 1886-87, compilée comme par le passé à l'aide des rapports fournis au gouvernement par les compagnies. Mais, je dois tout d'abord faire remarquer que plusieurs de ces rapports ne sont pas fournis assez tôt pour me permettre d'en faire le relevé à temps pour que le présent rapport puisse être imprimé et présenté au parlement dans les trois semaines qui suivent le commencement de la session. Je dois aussi dire que certaines compagnies omettant de mentionner de très importants items ou ne les portant pas au bon endroit, la valeur de plusieurs de ces rapports se trouve grandement diminuée. Je cite quelques exemples : un chemin de fer accuse un capital versé de moitié au-dessous du chiffre réel ; un autre rapporte comme prime du gouvernement l'aide qu'il a reçue des municipalités ; un troisième passe ses obligations sous silence, bien qu'elles soient cotées sur le marché de Londres, et l'officier auquel on demande d'expliquer cette omission dit qu'il n'a appris que par oui-dires l'émission de ses obligations ; un quatrième ne mentionne pas les subventions reçues du gouvernement, et lorsqu'on lui demande de corriger son omission, répond qu'il n'a pas reçu d'aide de cette sorte. C'est à peine s'il est reçu quelques rapports en état de servir sans avoir à être renvoyés pour être corrigés. Quelques-unes des erreurs sont si évidentes, qu'il est facile de les découvrir ; mais il est possible, et même probable, que plusieurs échappent à l'attention. Dans de pareilles conditions, la compilation de la statistique des chemins de fer subit beaucoup de délais qui pourraient être évités, et fait perdre beaucoup de temps, sans avoir une grande autorité après tout. Je suis bien aise de dire que ces observations ne s'appliquent pas aux deux principales compagnies de chemin de fer du Dominion non plus qu'aux lignes de l'État.

L'année qui nous occupe a été une année d'entreprise et d'activité sous le rapport de la construction, et a été marquée par une prospérité sans exemple pour les lignes en exploitation. Treize nouvelles lignes entrent dans les tableaux qui sont soumis avec le présent rapport. D'autres, en voie de construction l'année dernière, sont aujourd'hui en exploitation totalement ou en partie. Plusieurs des lignes plus anciennes ont ajouté à la longueur de leur voie en exploitation. Les rails de fer disparaissent rapidement. L'équipement des chemins de fer a été considérablement augmenté et amélioré. L'augmentation du trafic a dépassé celle d'aucune année précédente, et s'est élevée à presque \$5,500,000. Le relevé ci-dessous des tableaux qui accompagnent le présent rapport, donnera une idée de l'état de prospérité dans lequel sont aujourd'hui les chemins de fer du pays.

Milles de chemins de fer terminés (lisses posées).	12,332
Capital versé.....	\$683,773,191 23
Boni payés par le gouvernement.....	129,810,633 00
Prêts faits do	20,592,026 00
Actions payées souscrites par le gouvernement...	300,000 00
Subventions municipales.....	12,812,836 00
Milles de chemins de fer en exploitation.....	11,691
Recettes	\$38,841,609 00
Frais d'exploitation.....	27,624,683 00
Profits nets.....	11,216,926 00
Voyageurs transportés	10,698,638
Tonnes de fret transporté.....	16,356,335
Milles parcourus par les trains.....	33,638,748
Voyageurs tués.....	10
do blessés.....	49
Milles de lisses de fer.....	1,175
do d'acier.....	11,157
Longueur des voies de garage	1,462
Nombre d'élevateurs à grain.....	25
Passages de niveau, gardés	204
do non gardés	7,701
Ponts au-dessus de la voie.....	344
Passages de chemins de fer	145
Raccordements avec autres chemins de fer.....	218
do des embranchements	128
Locomotives, en propriété.....	1,587
do louées.....	46
Wagons-dortoirs et wagons-salons, en propriété.....	69
do do loués.....	8
Voitures de 1re classe, en propriété.....	729
do do louées	35
do 2e classe et d'immigrants, en propriété	498
do do louées	16
Wag. à bagage, wag. poste et d'express, en propr...	440
do do do loués.....	23
Wagons à bestiaux et wagons fermés, en propriété.	24,023
do do loués.....	747
Wagons-plateformes, en propriété.....	12,668
do loués.....	197
Wagons à houille et wagons à bascule, en propriété	2,957
do do loués.....	.....

CAPITAL NOMINAL VERSÉ.

	Total.		Par mille de chemins de fer.	
	\$	cts.	\$	cts.
Actions ordinaires	227,335,811	02	18,434	63
do priorité	96,792,926	77	7,848	92
Obligations	194,801,553	41	15,796	44
Aide de la part du gouvernement fédéral	129,497,666	34	10,500	94
do do d'Ontario	5,947,007	52	482	24
do do de Québec	7,729,987	81	635	01
do do du Nouveau-Brunswick	3,979,095	00	322	66
do do de la Nouvelle-Ecosse	1,653,902	68	134	11
do do du Manitoba	1,895,000	00	153	66
do des municipalités	12,812,836	43	1,030	88
Capital provenant d'autres sources	1,327,404	24	107	64
Total	683,773,191	23	55,447	13

L'état qui précède ne comprend pas le capital du chemin de fer de jonction de Montréal et du Vermont et du chemin de fer Stanstead, Shefford et Chambly, qui sont exploités par la compagnie du chemin de fer Vermont Central, dont les fonctionnaires se disent incapables de fournir le renseignement voulu. On s'est en vain adressé au secrétaires des deux compagnies. Ce département n'a jamais reçu d'état du capital de ces chemins de fer, et le directeur des chemins de fer de la province de Québec n'a pas été plus heureux.

PRÊTS du gouvernement et des municipalités, bonis, etc., payés ou promis à des chemins de fer terminés, ou dont la construction est commencée.

	Total.		Payé.		A payer.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
Gouvernement fédéral	133,426,154	53	129,497,666	34	3,922,488	19
do d'Ontario	5,947,007	52	5,947,007	52	.....	.....
do de Québec	9,897,910	02	7,729,987	81	2,167,922	21
do du Nouveau-Brunswick	4,229,665	00	3,979,095	00	250,570	00
do de la Nouvelle-Ecosse	1,966,194	94	1,653,902	68	312,292	26
do du Manitoba	1,895,000	00	1,895,000	00	.....	.....
Municipalités de l'Ontario	9,501,541	78	9,451,325	81	50,215	97
do de Québec	4,190,024	00	2,191,910	62	1,998,113	38
do du Nouveau-Brunswick	316,500	00	296,500	00	20,000	00
do de la Nouvelle-Ecosse	259,000	00	250,000	00	.....	.....
do du Manitoba	585,600	00	585,600	00	.....	.....
do de la Colombie-Britannique	37,500	00	37,500	00	.....	.....
do des Territoires du Nord-Ouest	35,000	00	.....	.....	35,000	00
Total	172,272,097	79	163,515,495	78	8,756,602	01

Bien que les accidents aient été nombreux durant l'année, je remarque qu'il n'a été tué que dix voyageurs, et que tous ont dû leur mort à leur propre faute, soit qu'ils soient tombés des wagons en descendant de trains en mouvement, ou qu'ils se trouvassent à leur risques sur la voie. Sur les 168 autres personnes tuées, 69 étaient

à leurs risques sur la voie. Le fait est que sur les 178 personnes tuées, 128 l'ont été par suite de leur manque de prudence ou de leur désobéissance au règlement, ce qui ne laisse que 52 accidents fatals dus à des causes sur lesquelles les victimes n'avaient aucun contrôle. Je donne ici un relevé des accidents fatals et de leurs causes.

Accidents.	Voyageurs tués.	Employés tués.	Autres.	Total.
Tombés de wagons ou de locomotives	5	15	2	22
En montant à bord ou en descendant de trains en mouvement.....	4	8	8	20
En formant les trains.....		2		2
En attelant des wagons		8	1	9
Collisions et déraillements.....		15		15
En marche ou arrêtés sur la voie	1	16	69	86
Frappés sur des ponts.....				
Explosions.....		2		2
Autres causes.....		18	4	22
Total.....	10	84	84	178

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER;

Ingénieur en chef et gérant général.

M. A. P. BRADLEY,

Secrétaire du département des chemins de fer et canaux.

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer du Canada, le 30 juin 1887.

Nom du chemin de fer.	Description.	Distances.	
		Milles.	Total.
Albert	De la station de Salisbury, chemin de fer Intercolonial, à Hopewell et Albert, sur la baie Chignectou, et Harvey, M.-B		52-00
Albert Southern	Hopewell à Herring Cove, N.-B. (en construction)		17-00
*Atlantique et Nord-Ouest	Du Mile-End à Montreal-Junction, de là à Sherbrooke (30-80 milles de voie posée)		107-10
Baie des Chaleurs	De Métapédia à Paspébiac (27 milles de voie posée, le reste en construction)		100-00
Cie de chemin de fer et de navigation de la baie de Quinté.	Deseronto, sur la baie de Quinté, lac Ontario, à la jonction de Deseronto, chemin de fer Grand-Tronc		3-59
Bouctouche et Moncton	De Moncton, sur l'Intercolonial, à Bouctouche, N.-B. (26 milles de voie posée)		32-00
Canada-Atlantique	D'Ottawa à sa jonction avec le Grand-Tronc, à Lacolle. Tracé de là jusqu'à la frontière. Traverse le Saint-Laurent au Coteau sur un bateau-passeur. Se relie au chemin de fer Grand-Tronc au Coteau et à Lacolle.		128-20
Sud du Canada	Ligne-mère—De Windsor au Pont Suspendu	226-18	
	Embranchement d'Amherstburg—D'Essex-Centre à Amherstburg	15-70	
	Embranchement de Sainte-Claire—De la jonction de Sainte-Claire à Courtwright	62-63	
	Emb. de Fort-Erié—De Fort-Erié à la jon. de Welland	17-50	
	Emb. d'Erié à Niagara—De Fort-Erié à Niagara	30-60	
	Emb. de Oil-Springs—De Oil-Springs à Oil-City	2-83	
do affermé	Sarnia, Chatham et Erié—Oil-City à Petrolia	7-09	362-44
Pacifique Canadien	Ligne-mère—Montréal à Vancouver	2,908-80	
	Emb. en exploit. dans le Manitoba et le Nord-Ouest	219-70	
	Ligne affermée dans le Manitoba et le Nord-Ouest—Ch. de fer de colonisation du Manitoba et du S.-O.	211-20	
	Embranchements en construction et en exploitation dans Ontario et Québec	634-40	
	Lignes affermées dans Ontario	628-40	
	do Québec	107-10	
	Embranchements dans la Colombie-Britannique	10-40	4,718-00
	Ligne-mère en exploitation—		
		Milles.	
	Montréal à Vancouver	2,908-80	
	Embranchements en exploitation—		
	De la jonc. de St-Martin à Québec	159-80	
	Des Grandes-Piles à Trois-Rivières	27-50	
(Oi-dev. c. de f. de la Rive-Nord)	De la jonct. de Joliette à St-Félix	17-10	
	De la jonct. de Berthier à Berthier	1-50	
	De Sainte-Thérèse à Saint-Lin	15-00	
	do St-Eustache	8-00	
	De la jonc. de St-Lin à St-Jérôme	11-00	
	De la station de Buckingham au village de Buckingham	4-10	
	De Hull à Aylmer	7-50	
	De la jon. de Carleton à Brockville	45-50	
	De Winnipeg à Emerson	64-80	
	do Manitou	100-60	
	do Stonewall	18-10	
	do Selkirk	22-50	
	A reporter	503-00	2906-30

*Affermé par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

†Y compris 3-20 milles de Toronto-Junction à Stachan Avenue.

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance.	
		Milles.	Total.
	Report	503 ⁰⁰ 2,908 ³⁰	
Pacifique Canadien— <i>Suite.</i>	De Vancouver à Coal Harbor.	1 ²⁰	
	De New-Westminster à New-Westminster-Junction	9 20	
	* De Emerson à Rosenfeldt.		
	De Rosenfeldt à Gretna... ..	13 ⁷⁰	
		—	527 ¹⁰
	Lignes affermées en exploitation—		
	Du Saint-Laurent à Ottawa, <i>f. e.</i> ,		
	D'Ottawa à Prescott.	51 ⁸⁰	
	De la jonc. de la Chaud. à Ottawa.	4 ⁷⁰	
	Ontario et Québec—		
	De la jonc. de Tor'to à Smith's-Falls	211 ⁰⁰	
Lignes affermées	Credit Valley—		
	De la jonc. de Toronto à St-Thomas	116 ²⁰	
	De la jonction de Streetsville à la jonction de Melville.....	31 ⁶⁰	
	De Cataract à Elora.	27 ⁵⁰	
	Toronto, Grey et Bruce—		
	De Toronto à Owen-Sound.....	118 ⁵⁰	
	D'Orangeville à Teeswater.	67 ¹⁰	
	Chemin de fer de colonisation du Sud-Ouest du Manitoba—		
	De Winnipeg à Glenboro'	110 ²⁰	
	De Manitou à Deloraine.....	101 ⁰⁰	
		—	837 ⁶⁰
	Total en exploitation.....	4,274 ²⁰ †	
Cap-Breton	De Hawkesbury à Sydney, C.-B., (en construction).		90 ⁰⁰
Caraqueette	De la jonction de Gloucester, chemin de fer Intercolonial, à 5 milles au sud de la station de Bathurst, en allant vers l'est le long de la rive sud de la Baie des Chaleurs, jusqu'à Shippegan Harbour, N.-B. 45 milles terminés et ouverts au trafic.....		68 ⁰⁰
Carillon et Grenville.....	De Carillon à Grenville, P.Q., se reliant à chaque extrémité à la Compagnie de Navigation de l'Ottawa. <i>Largeur de voie, 5 pieds 6 pouces.</i>		13 ⁰⁰
Ontario-Central.....	De Pictou, comté de Prince-Edouard, Ont., aux mines de fer de Coe-Hill, Wollaston, comté d'Hastings; se relie au Grand-Tronc à Trenton, au Midland, à 2 milles à l'ouest de Stirling, et à l'Ontario et Québec, dans le township de Rawdon		104 ⁰⁰
Chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick.....	De Norton Station, sur l'Intercolonial, à la rivière au Saumon (5 milles en construction).		44 ³³
Embranchement de Chatham.....	De la ville de Chatham, N.-B., à la jonction de Chatham, sur le chemin de fer Intercolonial, et se reliant au chemin de fer <i>Northern and Western</i>		9 ⁰⁰
Cobourg, Peterboro' et Marmora...	De la ville de Cobourg au lac Chemong, 36 milles, les lisses ont été enlevées sur 12 milles	24 ⁵⁰	
	Relié à Harwood, lac du Riz, par steamer, avec son embranchement de Marmora, aux mines de fer de Blairton, sur le lac Crow.....	8 ⁵⁰	
	Deux courts embranchements jusqu'aux scieries....	2 ⁰⁰	
	N'est maintenant en opération qu'entre Cobourg et le lac du Riz, 15 milles. <i>Largeur de voie, 5 pieds 6 pouces.</i>		35 ⁰⁰

* Abandonné; lisses enlevées.

† Y compris 3²⁰ milles de Toronto-Junction à Strachan Avenue.

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—Suite

Nom du chemin de fer.	Description.	Distances.	
		Milles.	Total.
Oie de houille et de chemin de fer de Cumberland (ci-devant Spring Hill et Parrsboro').	De la jonction de Spring-Hill, chemin de fer Intercolonial, aux mines de Spring-Hill, N.-E., et Parrsboro', sur la baie de Fundy.....		32-00
Prolongement-Est (ci-devant Halifax et Cap-Breton).....	De la jonction avec le chemin de fer Intercolonial à New-Glasgow au détroit de Canso, N.-E.....		80-00
Elgin, Petittcodiac et Havelock....	D'Elgin, comté d'Albert, N.-B., à la jonction de Petittcodiac, chemin de fer Intercolonial; de ce dernier endroit à Havelock, comté de King.....		26-50
Erié et Huron.....	De Rondeau, lac Erié, Ont., à Wallaceburg, passant par la ville de Chatham, Ont.; se relie au chemin de fer du Sud du Canada et au Grand-Occidental.....		73.12
Esquimalt et Nanaimo.....	De Russell's Station à Wellington Mines.....		78-00
Grand-Southern.....	De Saint-Jean à Saint-Stephea, N.-B.....		82-50
Grand-Tronc—			
Division du Grand-Tronc.....	Ligne-mère—De Sarnia à la Pte-Lévis et Isl.-Pond. Prol. de Sarnia—De Port-Edouard au Gr.-Occiden. Embranchement—De Montréal aux quais.....	735-25	3-00
	Embranchement de Trois-Rivières—D'Arthabaska à Doucet's Landing.....	2-00	35-25
	Embran. de Kingston—Ligne-mère jusq. Kingston. Embranchement de Galt et Waterloo—De Waterloo et Berlin à Galt.....	2-25	14-50
	Embranchem. de London—De Ste-Marie à London Emb. de Champlain—De St-Lambert à Rouse's-P., de Montréal à Lachine, St-Isidore à la front. prov. Union Jacques-Cartier—De Jacques-Cartier à la jonction du chemin de fer Canadien du Pacifique	22-00	73-50
Affermées et en exploitation....	Buffalo et lac Huron—De Goderich à Fort-Erié.....	6-50	162-00
	Baie Georgienne et lac Erié—De Port-Dover à Warton.....	171-50	62-25
	Jonction de Montréal et Champlain—De Brosseau à Dundee.....	229-63	38-50
Division du Grand-Occidental.	Ligne-mère—Des Chutes Niagara à Windsor.....	28-98	8-00
	Embran. de Toronto—D'Hamilton à Toronto.....	50-85	4-75
	do Galt—D'Harrisburg à Guelph.....	145-50	8-32
	do Brant do Brantford.....	25-00	68-89
	do Sarnia—De Komoka à Sarnia.....	34-71	
	do Petrollea—De Wyoming à Petrollea.....		
	Ligne auxiliaire—De Fort-Erié à Glencoe.....		
	Emb. d'Allanburg—D'Allanb. à la jonct. de Olifton Welland—De Port-Colborne à Port-Dalhousie, Ont.....		
Affermées et en exploitation....	Wellington, Grey et Bruce—De Guelph à Southampton et Palmerston à Kincardine.....		
	London et Port-Stanley—De London à Port-Stanley		
	London, Huron et Bruce—De Hyde-Park à la jonction Wingham.....		
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell—Brantford à la jonction de Tilsonburg.....		
	NOTE.—Le chemin de fer de la Baie Georgienne et du Lac Erié comprend les anciens chemins de fer de la Baie Georgienne et Wellington, et Port-Dover et Lac Huron, Stratford et Huron.....		
Affermées—Divisi'n de Midland	Midland—De Port-Hops à Peterboro' et Midland, sur la Baie Georgienne.....		165-75
	Toronto et Nipissingue (y compris l'ancien chemin de fer de la jonction de Simcoe).....		111-50
	A reporter.....		3,402-42

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—Suite.

Nom du chemin de fer.	Description.	Distances.	
		Milles.	Total.
	Report.....	3,402	42
Grand-Tronc— Affermées—Divisi'n de Midland	Grande-Jonction—De Belleville à Hastings-Nord et Peterboro'.....	87	75
	Whitby et Haliburton (y compris les anciens che- de fer Victoria et Whitby, Port-Perry et Lindsay)	99	75
	De la jonction de Madoc à Bridgewater.....	8	59
			2,598
Grand-Oriental.....	De Dundee, comté d'Huntington, Qué., à Lévis, Québec.....	220	00
	Embranchement de Saint-Lambert à Rouse's Point (6-12 milles de voies sont posées).....	36	00
			256
Grand-Northern	À partir de Saint-André, sur la rivière Ottawa, jusqu'à Québec; 8 milles construits de Saint- Jérôme à New-Glasgow.....		170
Intérecolonial.....	Ligne-mère—Halifax à Québec.....	678	00
	Embranchement—Moncton à Saint-Jean.....	89	00
	do Truro à Pictou.....	52	00
	do Painsec à la Pointe-du-Chêne....	11	00
	do St-Charles à Lévis (excl. Chaudi.)	25	00
	do Jonct. de Dalhousie à Dalhousie.	7	00
	do Richmond à Dartmouth.....	4	00
	do Derby à Indiantown.....	14	00
			880
Irondale, Bancroft et Ottawa	D'Orillia, Ont., à Ottawa (tracé de Mackinmount à Bancroft, 50 milles). Se reliera au Grand-Tronc et au Northern à Orillia. Aussi au chemin de fer Kingston et Pembroke, et au chemin de fer C. P. à Ottawa. 10 milles de voie posée.....		225
International	De Lennoxville, P. Q., à la frontière du Maine.....		81
Joggins.....	De Maccan-Station, Intérecolonial, à Prospect-Mine		11
Kent Northern.....	Richibouctou, N.B., au chemin de fer Intérecolonial		27
Kingston et Pembroke.....	Ligne-mère—De Kingston à Pembroke.....	103	00
	Emb. de Glendon—Bedford à Zanesville.....	4	00
	do jusqu'au mines de Robertsville.	1	00
	do jus. moulin de Doran; aux usines de charb. de bois, mou. McLaren, min. de Bethuen, mou, Lavant, mou. de Clyde Fork et mou. Francis	4	00
	(Ce ch. de fer se relie au G.-Tronc, à Kingston, au ch. de fer C. du Pac., au lac Scharbot et Kenfrew)		112
L'Assomption	De L'Epiphanie à L'Assomption.....		3
Chemin de fer de colonisation du lac Témiskamingue.....	De Mattawa à la tête du Long-Sault, sur l'Ottawa.		6
Manitoba et Nord-Ouest.....	De sa jonction avec le ch. de fer C. P. au Portage- la-Prairie, 66 milles à l'ouest de Winnipeg, en allant vers le nord-ouest jusqu'à Solsgrith..... (Un prolongement de 50 milles est actuellement en voie de construction).		130
Chemin de fer de Colonisation du Sud du Manitoba.....	De Winnipeg à Glenboro et de Manitou à Deloraine. Affermée par le Pacifique Canadien.....		
Vallée du Massawippi.....	De Lennoxville à la frontière du Vermont, où il se relie aux chemins de fer des rivières Connecticut et Passumpsic. Il se relie aussi aux chemins de fer International et du Grand-Tronc à Lennox- ville.....	32	00
	Embranch.—De la jonct. de Stanstead à Stanstead.	2	00
			34
Montréal et Sorel	De sa jonction avec le Grand-Tronc à Saint-Lam- bert, jusqu'à Armstrong, sur la rivière Richelieu, vis-à-vis Sorel.....		44

* Avec 11.5 milles de voies sur les quais.

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—Suite.

Nom du chemin de fer.	Description.	Distances.	
		Milles.	Total.
Montréal et Jonction du Vermont	De sa jonction avec le ch. de fer Stanstead, Shefford et Chambly, à 2½ milles à l'est de Saint-Jean, P.Q., jusq. son raccordm. avec le ch. de fer Vermont et Canada, à la frontière du Vermont. Il se relie aussi à Stanbridge avec le chemin de fer de jonction du lac Champlain et du Saint-Laurent.	.....	23·60
Napanee, Tamworth et Québec....	De sa jonction avec le G.-T. à la ville de Napanee, Ont., jusqu'au village de Tamworth.....	.....	28·50
Nouveau-Brunswick.....	De Gibson (vis-à-vis Frédéricion, sur la rivière Saint-Jean, N.-B.) à Edmandston.....	164·00	174·00
	Embranch.—De la jonct. de Newbury à Woodstock do Aroostook à la frontière du Maine.....	6·00 4·00	
	Lignes affermées— Nouveau-Brunswick et Canada—Woodstock à Saint-Stephen et Saint-André.....	127·00	
	Saint-Jean et Maine—De Carleton à Sainte-Croix et Vanceboro'.....	92·00	
	Frédéricion—De la jonction de Frédéricion à la cité de Frédéricion.....	22·50	241·50
Nouveau-Brunswick et Prince-Edouard.....	De la station de Sackville, chemin de fer Intercolonial, au Cap Tormentine.....	.....	37·00
Nord et Nord-Ouest.....	Le chemin de fer du Nord du Canada et le chemin de fer Hamilton et Nord-Ouest l'exploitent en commun en vertu d'un arrangement. Chemin de fer du Nord— Ligne-mère—De Toronto à Collingwood.....	94·96	208·00
	Embranch.—Allandale à Gravenhurst.....	50·94	
	do Collingwood à Meaford.....	20·50	
	do Colwell à Penetanguishene.....	33·34	
	do Tramway Flos—Elmvale à Hillsdale.....	8·28	
	Hamilton et Nord-Ouest— Ligne-Mère—De Port-Dover, sur le lac Erié, à Allandale, sur le lac Huron.....	134·07	173·96
	Embranchement—Beeton à Collingwood.....	39·83	
	A affermée— Jonction du Nord et du Pacifique. (du ch. de fer du Nord à Gravenhurst jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer Canadien du Pacifique à la rivière de la Vase, lac Nipissingue).....	.....	111·37
Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick.....	De Gibson (vis-à-vis la cité de Frédéricion) à la jonction de Chatham—Ch. de fer Intercolonial... Blackville à Indiantown.....	106·00 9·00	115·00
	(Se relie aussi avec le chemin de fer du Nouveau-Brunswick à Gibson.)		
Chemin de fer du Nord et de la Jonction du Pacifique.....	Affermé au ch. de fer du Nord et du Nord-Ouest.....	.....	111·37
Rive-Nord, formant ci-dev. partie du ch. de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental.....	Acheté par le chemin de fer Canadien du Pacifique.....	.....	205·90
Houille et navigation du Nord-Ouest.....	De sa jonction avec le ch. de fer C. P. à Dunmore, 651 milles à l'ouest de Winnipeg, dans une direction ouest jusq. la mine de houille à Lethbridge, dans le dist. d'Alberta, largeur de voie, 3 pieds.....	.....	109·50

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance.	
		Milles.	Total.
Nosbonsingue et Nipissing	De Nosbonsing, sur le chemin de fer du Pacifique Canadien, au lac Nipissingue.....		5-50
Central, Nouvelle-Ecosse.....	De Middleton, sur le chemin de fer Windsor et Annapolis, à la ville de Lunenburg, sur la côte de l'Atlantique, N.-E.—en construction		75-00
Ottawa et Vallée de la Gatineau.	De la station du Pacifique à Hull, Qué., à Wakefield		19-50
	(3 milles de nivelés.)		
Oxford et New-Glasgow, section de la grande ligne directe entre Montréal et l'Europe....	De la Jonction de Pugwash et Granton, N.-E.....	50-00	
	Embranchement d'Oxford—D'Oxford à Pugwash... do de Pictou—Loch Broom à Pictou. (Pas terminé.)	20-00 6-00	76-00
Jonction de Pontiac du Pacifique	De la jonction avec le chemin de fer Canadien du Pacifique à Aymer, Qué., à Pembroke, Ont.		86-00
Ile du Prince-Edouard	(Les listes ne s. posées que sur 61 m. à p. d'Aymer) Ligne-mère—Alberton à Georgetown.....	147-00	
	Embranchem.—Stewart à Souris	38-40	
	do D'Alberta à Tignish.....	13-10	
	do Ligne de comté au Cap-Traverse... (Largeur de voie, 3 pieds 6 pouces.)	12-10	216-60
Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan	Du chemin de fer C.P. à Régina, en allant vers le nord-ouest jusqu'au lac Long.....		23-00
Québec et Lac Saint-Jean.	De Québec au lac Saint-Jean		190-00
	(Se reliant au chemin de fer de la Rive-Nord, 4 milles de Québec, a 117 milles terminés, 54 milles en exploitation).....		
	Embranchements non construits—		
	De Saint-Gabriel à la Rivière aux Pins.....	10-00	
	Du Lac Edouard à La Tuque.	30-00	
	Du Lac Saint-Jean à Chicoutimi.....	76-00	110-00
Québec-Central.	Ligne-mère—De Sherbrooke à la jonct. d'Harlaka, ch. de fer Intercolonial, à 5 milles de Lévis, Qué. Emb. Chaudière—Jonc. de la Beauce à St-François Emb. d'Angus—D'Angus-Est aux fabriq. d'Angus.	138-00 15-00 1-00	159-00
	(De plus 40 milles en voie construction.)		
	(Se relie au Grand-Tronc, au Passumpsic et au chemin de fer Waterloo et Magog à Sherbrooke)		
Stanstead, Shefford et Chambly...	De la jonction du chemin de fer de jonction de Montréal et du Vermont, près Saint-Jean, Qué., en allant à l'est vers Waterloo		43-00
	(Se relie au chemin de fer du Sud-Est et à celui de la jonction de Champlain et du Saint-Laurent)...		
Sud-Est	Ligne-mère—De Farnham-Ouest à la frontière.	44-00	
	Division du Nord—De la jonction de Sutton à Sorel	96-00	
	Embranchement—De Drummondville à l'Avenir....	12-00	
	Lignes affermées—		
	Montréal, Portland et Boston—Longueuil et St-Lambert à Farnham	36-00	
	Embranchement—Marieville à Saint-Césaire.....	9-00	
	Jonction du Lac Champlain et Saint-Laurent—Stanbridge à Saint-Guillaume.	63-00	260-00
	(Se relie aux chemins de fer Connecticut et Passumpsic, Grand-Tronc et Stanstead, Shefford et Chambly.)		

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc — *Fin.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distances.	
		Milles.	Total.
Prolongement du chemin de fer et pont de Saint-Jean.	Se trouve dans les limites de la cité de Portland, N.-B., et relie l'Intercolonial aux chemins de fer du Nouveau-Brunswick		1.75
Saint-Laurent et Ottawa. (Maintenant affermée par le Pacifique Canadien)	D'Ottawa à Prescott	51.80	
	Embranch.—De la jonction de la Chaudière à Ottawa.—(Se relie au Grand-Tronc et aux bateaux à vapeur du Saint-Laurent, à Prescott, et au chemin de fer Canadien du Pacifique, à la Chaudière, Ottawa, et au Canada-Atlantique. ...	4.70	
Saint-Laurent, Basses Laurentides et Saguenay.....	De Saint-Tite, sur le chem. de fer du Pacifique à la rivière à Pierre, sur le ch. de fer Québec et Lac Saint-Jean (20 milles de voie posée)		56.50
Saint-Martin et Upham.....	De la jonction d'Hampton, chemin de fer Intercolonial, à Saint-Martin, sur la baie de Fundy.....		42.75
Mille-Îles.....	De Gananoque à la stat. de Gananoque, ch. de f. G.T.		29.12
Témiscouata	De la Riv.-du-Loup, Qué., sur l'Intercolonial, à Edmundston, N.-B., sur le ch. de f. du N.-Brunswick		3.15
Waterloo et Magog.....	Waterloo à Sherbrooke, Qué. (Se relie au Stanstead, Shefford et Chambly, et aussi au Sud-Est)	39.90	
	Chemin de fer de la Vallée de Missisquoi. (N'est complété que depuis Bolton Forest, sur le Waterloo et Magog, vers le sud, 10-10 milles; il est exploité par cette dernière compagnie).....	10.10	
Comtés de l'Ouest	De Yarmouth à Digby, N.-B.		49.10
Windsor et Annapolis	De Windsor à Annapolis, N.-E.	84.00	67.00
Affermée	Embranchement de Windsor—De Windsor à la jonction de Windsor, chemin de fer Intercolonial, 14 milles d'Halifax	32.00	116.00
Montagne-de-Bois et Qu'Appelle.	Du ch. de fer Canadien du Pacifique, près de Qu'Appelle, à Fort-Qu'Appelle, de là vers le nord-ouest (17 milles en construction).....		110.00
Winnipeg et Baie-d'Hudson.	De Winnipeg à Port-Nelson, sur la Baie-d'Hudson. (40 milles construits, de Winnipeg à Saint-Laurent, sur le lac Manitoba).....		650.00
Pacifique de l'Ouest d'Ontario.....	De London à Woodstock, Ont.		26.60
	(Compris dans le ch. de f. Canadien du Pacifique)		

N° I.—TABLEAU SOMMAIRE DU CAPITAL, PO

Numéro.	NOM DU CHEMIN DE FER.	LONGUEUR DE LA VOIE.		CAPITAL, ACTIONS ORDINAIRES.			CAPITAL, ACTIONS PRIVILÉGIÉES.			DETTE FONDÉE.				AIDE	
		Complétée. (Lignes posées).	En construction.	Autorisé.	Souscrit.	Versé.	Autorisé.	Souscrit.	Versé.	Autorisé.	Souscrit.	Versé.	Taux d'intérêt.		Nom du gouvernement.
1	Albert	52-00		1,000,000 00	659,500 00	659,500 00				600,000 00	599,573 33	599,573 33	6	{ Canada \$ 15,000 00 } { N.-Brunswick 455,000 00 } 15	
2	Albert-Southern		17-00	150,000 00	150,000 00	15,000 00				40,000 00	40,000 00	6	{ Canada 51,200 00 } { N.-Brunswick 48,000 00 } { Canada 620,000 00 } { Québec 700,000 00 }		
3	Baie des Chaleurs	27-00	73 00	3,000,000 00	300,000 00	30 000 00			1,500,000 00						
4	Cie de ch. de fer et de navigation de la Baie de Quinté	3-50		500,000 00	100,000 00	75,000 00				10,500 00	10,500 00				
5	Boucoucher et Moncton	26-00	6-00	250,000 00	250,000 00	166,000 00			320,000 00					{ Canada 102,400 00 } { N.-Brunswick 79,000 00 } { Canada 134,400 00 } { Ontario 270,000 00 }	
6	Atlantique du Canada	128 30	6-10	2,000,000 00	2,000,000 00	2,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00						
7	Canada-Southern	362-44		15,000,000 00	15,000,000 00	15,000,000 00			20,000,000 00	19,023,600 59	19,023,600 59	5	{ Canada 56,615,589 51 } { Ontario 1,479,000 00 } { Canada * 1,440,000 00 } { Québec 727,000 00 } { do 1,176,956 00 }		
8	Canadien du Pacifique	3,452-20	† 4,556-30	65,000,000 00	65,000,000 00	65,000,000 00			65,323,333 33	51,327,333 33	51,327,333 33	5			
	Montréal à Ottawa (div. du ch. de fer Q. M. O. et O.)														
	Atlantique et Nord-Ouest	30-80	76-30	1,000,000 00	180,000 00	176,000 00			6,472,666 00	6,472,666 00	2,544,000 00			Manitoba 90	
	Colonisation Sud-Ouest du Manitoba	211 20		1,000,000 00	700,000 00	700,000 00			3,744,000 00	2,544,000 00	2,544,000 00	5	{ Canada 954,000 00 } { Québec 2,546,000 00 }		
	Rive Nord	205 90		1,000,000 00	1,000,000 00	500,000 00			5,225,000 00	1,544,866 60	1,544,866 60	5			
	Saint-Laurent et Ottawa	56 50		2,710,000 80			789,909 20	789,909 20	789,909 20	973,334 00	973,334 00	4			
	Toronto, Grey et Bruce	183-60		1,000,000 00	813,800 00	785,490 00			3,500,000 00	3,500,000 00	3,500,000 00	4	{ Canada 2,656 00 } { Ontario 375,282 00 }		
	Ontario et Québec	211-00		2,000,000 00	2,000,000 00	2,000,000 00				16,703,333 33	16,703,333 33	5			
	Credit-Valley	175 30												Ontario	
	Pacifique d'Ontario-Ouest	26-60			402,931 00	402,981 00									
9	Cap-Breton		90-00											Canada	
10	Caracquette	61 00	7-00	950,000 00	950,000 00	751,887 00			500,000 00			6	{ Canada 224,000 00 } { N.-Brunswick 180,900 00 }		
11	Carillon et Grenville	13 00		200,000 00	100,000 00	100,000 00									
12	Ontario Central	104-00		450,000 00	450,000 00	450,000 00	300,000 00	300,000 00	300,000 00	2,200,000 00	2,200,000 00	6	Ontario		
13	Nouveau-Brunswick Central		5-00	2,000,000 00	81,000 00	81,000 00			1,000,000 00					{ Canada 128,000 00 } { N.-Brunswick 132,000 00 }	
14	Embranchement de Chatham	9 00												Nouveau-Brunswick	
15	Cobourg, Peterboro' et Marmora	28-00					600,000 00	600,000 00	600,000 00	500,000 00	400,000 00	8	Ontario		
16	Cie de chemin de fer et des houillères de Cumberland	32-00		1,000,000 00	750,000 00	750,000 00			600,000 00					Nouvelle-Ecosse	
17	Prolongement-Est	80-00												{ Canada 1,284,495 76 } { Nouv.-Ecosse 613,545 00 } { Canada 38,400 00 } { N.-Brunswick 107,500 00 } { Canada 96,000 00 } { Ontario 83,000 00 }	
18	Elgin, Petitcodiac et Havelock	26 50		200,000 00	165,250 00	165,250 00				260,000 00	260,000 00	260,000 00			
19	Erié et Huron	73-12		110,000 00	110,000 00	105,500 00			740,000 00	740,000 00	740,000 00	6			
20	Esquimalt et Nanaimo	78-00		3,000,000 00	1,500,000 00	1,200,000 00								Canada	
21	Grand-Southern	82-50		445,000 00	445,000 00	425,000 00			825,000 00	825,000 00	825,000 00			Nouveau-Brunswick	
22	Grand-Tronc	894-25	2,598-42	102,200,000 00	98,100,688 57	98,070,618 57	87,278,795 15	87,277,791 24	87,277,791 24	33,081,633 90	33,081,633 90	33,081,633 90	4 & 6	Canada	
	Buffalo et lac Huron	162-00								3,715,982 20	3,715,982 20				
	Baie Georgienne et lac Erié	171-50			483,250 00	483,250 00				1,510,000 00	1,510,000 00			Ontario	
	Montréal et Jonction de Champlain	62-25			250,000 00	250,000 00				839,986 67	839,986 67			Canada	
	Grand-Occidental	539-53								18,197,926 66	18,197,926 66	5, 5½ & 6			
	London et Port-Stanley	23-66			441,550 00	441,550 00				680,311 00	680,311 00				
	Wellington, Grey et Bruce	168-35			221,200 00	221,200 00				868,213 33	868,213 33			Ontario	
	London, Huron et Bruce	68-89			22,210 00	22,210 00				912,646 00	912,646 00			do	
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell	34-74			30,000 00	30,000 00								do	
	Union Jacques-Cartier				200,000 00	200,000 00								do	
	Midland	165-75			4,544,311 84	4,544,311 84				8,017,346 66	8,017,346 66			Ontario	
	Toronto et Nipissingue	111-50								1,400,626 67	1,400,626 67			do	
	Grande-Jonction	87-75												do	
	Whitby, Port-Perry et Lindsay	46-50												do	
	Victoria (Lindsay à Haliburton)	53-25												do	
	Jonction de Madoc à Bridgewater	8-50												do	
23	Grand-Est	6-12		6,000,000 00	1,150,000 00									{ Canada 128,000 00 } { Québec 148,000 00 }	
24	Grand-Nord	7-84			178,000 00	160,000 00								Canada	
25	Hamilton et Nord-Ouest	173 90		1,000,000 00	1,000,000 00	897,400 00	827,333 33	827,333 33	827,333 33	2,190,014 00	2,190,014 00	2,190,014 00	6	Ontario	
26	Intercolonial	880-00												Canada	
27	International	81-66		1,500,000 00	1,111,050 00	1,111,050 00			866,666 00	818,261 87	818,261 87	7	{ Canada 156,800 00 } { Québec 391,122 02 } { Canada 41,400 00 } { Nouv.-Ecosse 38,200 00 }		
28	Irondale, Bancroft et Ottawa	10-00	50-00	9,000,000 00	55,000 00	5,500 00			3,375,000 00					Nouveau-Brunswick	
29	Joggins	3-00	9-00	350,000 00	350,000 00	249,000 00			175,000 00					{ Canada 48,000 00 } { Ontario 456,493 00 }	
30	Kent-Northern	27-00			80,000 00										
31	Kingston et Pembroke	112-50		5,000,000 00	4,500,000 00	4,408,800 00			2,160,000 00	572,000 00	572,000 00	6			
32	Colonisation et Cie de ch. de fer du lac Témiscamingue	6 00		100,000 00	50,000 00	12,500 00								Canada	
33	L'Assomption	3-50			19,000 00	8,000 00								do	
34	Manitoba et Nord-Ouest	207-49		12,000,000 00	12,000,000 00	4,787,500 00		1,034,100 00	1,034,100 00	2,795,900 00	2,795,900 00	5 & 6		Manitoba	
35	Vallée du Massawippi	31-00		800,000 00	335,000 00	335,000 00			400,000 00	400,000 00	400,000 00	6		Canada	
36	Montréal et Sorel	44-67		750,000 00	750,000 00	750,000 00			730,000 00	730,000 00	730,000 00	6			
37	Montréal et Jonction du Vermont	23-60												Canada	
38	Napanea, Tamworth et Québec	28-50		750,000 00	44,500 00	44,500 00			207,441 21	207,441 21	207,441 21	8		Nouveau-Brunswick	
39	Nouveau-Brunswick	174-00	415-50	3,500,000 00	3,500,000 00	3,500,000 00			2,916,000 00	2,616,000 00	2,916,000 00	6			
	Nouveau-Brunswick et Canada	127-00		2,283,000 00	1,178,000 00	1,178,000 00	610,000 00	610,000 00	610,000 00	170,000 00	170,000 00	5		do	
	Saint-Jean et Maine	92-00		2,676,666 66	2,654,153 44	2,654,153 44			243,833 33	215,664 00	215,664 00	6		do	
	Frédéricton	22-50		500,000 00	500,000 00	500,000 00			200,000 00	200,000 00	100,000 00	5		do	
40	Nouveau-Brunswick et Prince-Édouard	36-00		950,000 00	212,850 00	212,850 00								{ Canada 118,400 00 } { N.-Brunswick 108,000 00 }	
41	Chemin de fer du Nord du Canada	208 00	319-37	425,000 00	425,000 00	425,000 00	730,000 00	730,000 00	730,000 00	6,647,009 73	6,342,842 73	6,342,842 73	5 & 6	Ontario	
	Nord et Jonction du Pacifique	111-37		200,000 00	23,000 00	23,000 00			1,892,000 00					Canada	
42	Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick	115-00		1,000,000 00	500,000 00	500,000 00								{ Canada 320,000 00 } { N.-Brunswick 321,500 00 }	
43	Cie des houillères, ch. de fer et de navigation du N.-O.	109-50		730,000 00	730,000 00	676,272 00			781,100 00	676,953 33	676,953 33	6		{ Canada 108,800 00 } { Nouv.-Ecosse 411,119 94 }	
44	Central, Nouvelle-Ecosse		75-00	1,000,000 00	270,000 00	270,000 00			1,550,000 00						

CAPITAL, POUR LE XERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1887.

Nom du gouvernement.	AIDE DU GOUVERNEMENT.				AIDE DES MUNICIPALITÉS.				CAPITAL D'AUTRES SOURCES.		CAPITAL TOTAL.		DETTE FLOTTANTE.		Prix de revient de la voie et du matériel roulant.	OBSERVATIONS.	Numéro.	
	Prêt.	Boni.	Souscription d'actions ou bons.	Versé.	Prêt.	Boni.	Souscription d'actions ou bons.	Versé.	Souscrit.	Versé.	Souscrit.	Versé.	Montant.	Taux d'intérêt.				
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	per cent.	\$ cts.			
Canada.....\$ 15,000 00	15,000 00																	1
N.-Brunswick 455,000 00		455,000 00		466,436 81		70,000 00		70,000 00					1,799,073 33	1,795,510 14	10,478 36	1,784,073 33		2
Canada..... 51,200 00		99,200 00		8,000 00									289,200 00	63,000 00				3
N.-Brunswick 48,000 00																		4
Canada..... 620,000 00		1,320,000 00		255,000 00									1,620,000 00	285,000 00		500,000 00		5
Québec..... 700,000 00						5,000 00		5,000 00					115,500 00	90,500 00		75,438 70		6
Canada..... 103,400 00		181,400 00		119,480 00									431,400 00	285,480 00				7
N.-Brunswick 79,000 00																		8
Canada..... 134,400 00		404,400 00		362,864 00		20,000 00		20,000 00					3,424,400 00	3,362,864 00				9
Ontario..... 270,000 00		147,858 65		147,858 65		322,500 00		322,500 00					34,493,959 24	34,493,959 24		27,463 651 51		10
do..... 56,645,589 51		58,124,589 51		58,124,589 51		407,500 00	42,500 00	450,000 00					174,901,922 84	174,901,922 84		174,901,922 84		11
Ontario..... 1,479,000 00																		12
Canada..... 1,440,000 00	1,176,956 00	2,167,000 00		3,343,956 00	2,434,000 00	25,000 00		796,644 62					5,802,956 00	4,140,600 62		7,500,000 00	* Payé par le gouvernement fédéral au gouver- nement de Québec, 5 pour 100 par année sur ce montant.	13
Québec..... 727,000 00																		14
do..... 1,176,956 00																		15
Manitoba..... 900,000 00				900,000 00									6,652,666 00	176,000 00				16
Canada..... 954,000 00	2,546,000 00	954,000 00		3,500,000 00									4,144,000 00	4,144,000 00				17
Québec..... 2,546,000 00													6,044,866 60	5,544,866 60		*5,599,651 22	*Le 30 juin 1885.	18
Canada..... 2,656 00					300,000 00	90,000 00	390,000 00						2,153,243 20	2,153,243 20				19
Ontario..... 375,282 00		377,938 00		377,938 00		988,000 00	969,561 44	322,583 30	322,583 30				6,002,321 30	5,955,572 74		5,547,338 12		20
Ontario..... 531,000 00				531,000 00		1,085,000 00	1,085,000 00						18,703,333 33	18,703,333 33				21
Canada..... 224,000 00		85,090 62		85,090 62									1,616,000 00	1,616,000 00				22
N.-Brunswick 180,300 00		404,000 00		170,000 00									402,981 00	402,981 00				23
Ontario..... 128,000 00		126,500 00		126,500 00		93,500 00	93,500 00						85,090 62	85,090 62				24
Canada..... 128,000 00		260,000 00		15,000 00									1,354,000 00	931,887 00				25
N.-Brunswick 132,000 00													100,000 00	100,000 00				26
Nouveau-Brunswick..... 26,000 00		32,000 00		32,000 00				154,000 00	154,000 00				3,170,000 00	970,000 00	5,000 00	1,485,976 29		27
Ontario..... 18,740 00		18,740 00		44,740 00		113,500 00	113,500 00						341,000 00	96,000 00				28
Nouvelle-Ecosse..... 144,230 00		144,230 00		144,230 00									1,158,240 00	1,158,240 00				29
Canada..... 1,284,495 76		1,928,040 76		1,928,040 76									894,230 00	894,230 00		702,448 99		30
Nouv.-Ecosse 613,545 00													1,928,040 76	1,928,040 76		1,928,040 76		31
Canada..... 38,400 00		145,900 00		145,900 00		13,000 00	13,000 00						584,150 00	584,150 00				32
N.-Brunswick 107,500 00																		33
Canada..... 96,000 00		179,000 00		179,000 00		257,500 00	257,500 00						1,286,500 00	1,282,000 00	5,890 35	1,287,890 35		34
Ontario..... 83,000 00		750,000 00		750,000 00				537,010 51	537,010 51				2,787,010 51	2,487,010 51		2,487,010 51		35
Canada..... 224,000 00		425,000 00		416,000 00	3,000 00		3,000 00						1,698,000 00	1,698,000 00				36
Nouveau-Brunswick..... 15,142,633 33				15,142,633 33									233,602,747 04	233,672,677 04		245,710 796 10		37
Canada..... 338,000 00				338,000 00		966,000 00	966,000 00						7,237,639 20	7,237,639 20		7,237,639 20		38
Ontario..... 94,000 00				30,000 00		929,000 00	929,000 00						3,258,250 00	3,258,250 00		3,258,250 00		39
Canada..... 241,276 00				241,276 00		682,000 00	682,000 00						1,201,910 67	1,137,910 67		1,137,910 67		40
do..... 178,630 08				178,630 08		311,500 00	311,500 00						18,197,926 66	18,197,926 66				41
Ontario..... 168,350 20				168,350 20		144,870 85	144,870 85						1,121,861 00	1,121,861 00		1,121,861 00		42
do..... 158,212 00				158,212 00		488,500 00	476,702 19						2,012,689 33	2,012,689 33		2,012,689 33		43
do..... 182,500 00				182,500 00		213,000 00	263,000 00	50,000 00					1,424,986 08	1,424,986 08		1,424,986 08		44
do..... 94,957 69				94,957 69		222,094 93	222,094 93						30,000 00	30,000 00		30,000 00		45
do..... 312,000 00				312,000 00		186,000 00	186,000 00						200,000 00	200,000 00		20,000 00		46
Canada..... 128,000 00		276,000 00		19,200 00		20,000 00							12,874,879 55	12,874,879 55		12,874,879 55		47
Québec..... 148,000 00		89,600 00		25,088 00		6,000 00	6,000 00						2,047,338 67	2,035,541 26		2,035,541 26		48
Canada..... 565,020 00				565,020 00		675,596 00	775,596 00						445,500 00	445,500 00				49
Ontario..... 44,995,982 42				44,995,982 42									317,052 52	317,052 52				50
Canada..... 156,800 00													493,000 00	498,000 00				51
Québec..... 391,122 02		547,922 02		535,122 02														52
Canada..... 41,400 00		160,000 00		15,000 00														53
Nouv.-Ecosse 38,200 00		79,600 00																54
Nouveau-Brunswick..... 135,000 00				135,000 00														55
Canada..... 48,000 00		504,493 00		504,493 00		491,000 00	491,000 00	18,320 00	18,320 00				6,085,813 00	5,994,613 00		3,991,457 00		56
Ontario..... 456,493 00																		57
Canada..... 25,600 00		14,400 00		14,400 00														58
Manitoba..... 11,200 00				11,200 00														59
Canada..... 739,000 00				7,900 00		215,600 00	215,600 00						75,600 00	26,900 00				60
Canada..... 72,000 00				69,922 00		14,100 00							80,000 00	80,000 00				61
Nouveau-Brunswick..... 89,600 00				89,600 00		82,500 00	82,500 00	5,490 43	5,490 43				1,566,100 00	1,549,922 00		1,320,000 00		62
do..... 76,000 00				76,000 00		23,000 00	23,000 00											63
do..... 575,000 00				575,000 00		47,500 00	47,500 00						429,531 64	429,531 64	68,070 03	450,852 67		64
do..... 880,000 00				1,180,000 00		60,000 00	60,000 00						6,515,000 00	6,515,000 00	285,000 00	3,765,833 96		65
Canada..... 118,400 00		230,000 00		230,000 00		80,000 00	80,000 00						2,580,500 00	2,580,500 00		3,546,000 00		66
N.-Brunswick 108,000 00													4,110,817 44	4,110,817 44		2,698,589 00		67
Ontario..... 196,188 00				187,940 00									1,010,000 00	728,200 00		728,200 00		68
Canada..... 320,000 00		1,320,000 00		1,206,030 00		241,980 00	390,000 00	631,980 00										

Line	Description	Length	Speed	Cost	Revenue	Operating	Net	Operating	Net	Operating	Net	Operating	Net	Operating	Net	Operating	Net	Operating	Net
6	Atlantique du Canada	128 30	6-10	2,000,000 00	2,000,000 00	2,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00
7	Canada-Southern	362-44		15,000,000 00	15,000,000 00	15,000,000 00													
8	Canadien du Pacifique	4,556-30	86-10	65,000,000 00	65,000,000 00	65,000,000 00													
Montréal à Ottawa (div. du ch. de fer Q. M. O. et U.)																			
	Atlantique et Nord-Ouest	30-30	76-30	1,000,000 00	180,000 00	176,000 00													
	Colonisation Sud-Ouest du Manitoba	211-20		1,000,000 00	700,000 00	700,000 00													
	Rive Nord	205-90		1,000,000 00	1,000,000 00	500,000 00													
	Saint-Laurent et Ottawa	56-50		2,710,090 80		789,909 20	789,909 20	789,909 20	789,909 20	789,909 20	789,909 20	789,909 20	789,909 20	789,909 20	789,909 20	789,909 20	789,909 20	789,909 20	789,909 20
	Toronto, Grey et Bruce	183-60		1,000,000 00	813,800 00	785,490 00													
	Ontario et Québec	211-00		2,000,000 00	2,000,000 00	2,000,000 00													
	Credit-Valley	175-30			402,911 00	402,981 00													
	Pacifique d'Ontario-Ouest	26-60																	
9	Cap-Breton		90-00																
10	Caraquette	61-00	7-00	950,000 00	950,000 00	751,887 00													
11	Carillon et Grenville	13-00		200,000 00	100,000 00	100,000 00													
12	Ontario Central	104-00		450,000 00	450,000 00	300,000 00	300,000 00	300,000 00	300,000 00	300,000 00	300,000 00	300,000 00	300,000 00	300,000 00	300,000 00	300,000 00	300,000 00	300,000 00	300,000 00
13	Nouveau-Brunswick Central		5-00	2,000,000 00	81,000 00	81,000 00													
14	Embranchement de Chatham	9-00																	
15	Cobourg, Peterboro' et Marmora	28-00				600,000 00	600,000 00	600,000 00	600,000 00	600,000 00	600,000 00	600,000 00	600,000 00	600,000 00	600,000 00	600,000 00	600,000 00	600,000 00	600,000 00
16	Cie de chemin de fer et des houillères de Cumberland	32-00		1,000,000 00	750,000 00	750,000 00													
17	Prolongement-Est	80-00																	
18	Elgin, Petitcodiac et Havelock	26-50		200,000 00	165,250 00	165,250 00													
19	Erié et Huron	73-12		110,000 00	110,000 00	105,500 00													
20	Esquimalt et Nanaimo	78-00		3,000,000 00	1,500,000 00	1,200,000 00													
21	Grand-Southern	82-50		445,000 00	445,000 00	425,000 00													
22	Grand-Trois	894-25	2,598-42	102,200,000 00	98,100,688 57	98,070,618 57	87,278,795 15	87,277,791 24	87,277,791 24	87,277,791 24	87,277,791 24	87,277,791 24	87,277,791 24	87,277,791 24	87,277,791 24	87,277,791 24	87,277,791 24	87,277,791 24	87,277,791 24
	Buffalo et lac Huron	162-00																	
	Basie Georgienne et lac Erié	171-50			483,250 00	483,250 00													
	Montréal et Jonction de Champlain	62-25			250,000 00	250,000 00													
	Grand-Occidental	539-53																	
	London et Port-Stanley	23-66			441,550 00	441,550 00													
	Wellington, Grey et Bruce	168-35			221,200 00	221,200 00													
	London, Huron et Bruce	68-89			22,210 00	22,210 00													
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell	34-74			30,000 00	30,000 00													
	Union Jacques-Cartier				200,000 00	200,000 00													
	Midland	165-75			4,544,311 84	4,544,311 84													
	Toronto et Nipissingue	111-50																	
	Grande-Jonction	87-75																	
	Whitby, Port-Perry et Lindsay	46-50																	
	Victoria (Lindsay à Haliburton)	53-25																	
	Jonction de Madoc à Bridgewater	8-50																	
23	Grand-Est		6-12	6,000,000 00	1,150,000 00	1,150,000 00													
24	Grand-Nord		7-84		178,000 00	160,000 00													
25	Hamilton et Nord-Ouest	173-90		1,000,000 00	1,000,000 00	897,400 00	827,333 33	827,333 33	827,333 33	827,333 33	827,333 33	827,333 33	827,333 33	827,333 33	827,333 33	827,333 33	827,333 33	827,333 33	827,333 33
26	Intercolonial	880-00																	
27	International	81-65		1,500,000 00	1,111,050 00	1,111,050 00													
28	Irondale, Bancroft et Ottawa	10-00	50-00	9,000,000 00	55,000 00	5,500 00													
29	Joggins	3-00	9-00	350,000 00	350,000 00	249,000 00													
30	Kent-Northern	27-00			80,000 00	80,000 00													
31	Kingston et Pembroke	112-50		5,000,000 00	800,000 00	4,408,800 00													
32	Colonisation et Cie de ch. de fer du lac Témiscamingue	6-00		100,000 00	50,000 00	12,500 00													
33	L'Assomption	3-50			19,000 00	8,000 00													
34	Manitoba et Nord-Ouest	207-49		12,000,000 00	12,000,000 00	4,787,500 00	1,034,100 00	1,034,100 00	1,034,100 00	1,034,100 00	1,034,100 00	1,034,100 00	1,034,100 00	1,034,100 00	1,034,100 00	1,034,100 00	1,034,100 00	1,034,100 00	1,034,100 00
35	Vallée du Massawippi	34-00		800,000 00	335,000 00	335,000 00													
36	Montréal et Sorel	44-67		750,000 00	750,000 00	750,000 00													
37	Montréal et Jonction du Vermont	23-60																	
38	Napanee, Tamworth et Québec	28-50		750,000 00	44,500 00	44,500 00													
39	Nouveau-Brunswick	174-00	415-50	3,500,000 00	3,500,000 00	3,500,000 00													
	Nouveau-Brunswick et Canada	127-00		2,283,000 00	1,178,000 00	1,178,000 00	610,000 00	610,000 00	610,000 00	610,000 00	610,000 00	610,000 00	610,000 00	610,000 00	610,000 00	610,000 00	610,000 00	610,000 00	610,000 00
	Saint-Jean et Maine	92-00		2,676,666 66	2,654,153 44	2,654,153 44													
	Frédéricton	22-50		500,000 00	500,000 00	318,200 00													
40	Nouveau-Brunswick et Prince-Edouard	36-00		950,000 00	212,850 00	212,850 00													
41	Chemin de fer du Nord du Canada	208-00	319-37	425,000 00	425,000 00	425,000 00	730,000 00	730,000 00	730,000 00	730,000 00	730,000 00	730,000 00	730,000 00	730,000 00	730,000 00	730,000 00	730,000 00	730,000 00	730,000 00
	Nord et Jonction du Pacifique	111-37		200,000 00	23,000 00	23,000 00													
42	Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick	115-00		1,000,000 00	500,000 00	500,000 00													
43	Cie des houillères, ch. de fer et de navigation du N.-O.	109-50		730,000 00	730,000 00	676,272 00													
44	Central, Nouvelle-Écosse	75-00		1,000,000 00	270,000 00	270,000 00													
45	Nosbonsing et Nipissingue	5-50		250,000 00	250,000 00	205,000 00													
46	Ottawa et Vallée de la Gatineau		3-00	1,000,000 00	40,000 00	40,000 00													
47	Oxford et New-Glasgow	76-00			250,000 00	250,000 00													
48	Pontiac et Jonction du Pacifique	61-00	24-00	300,000 00	300,000 00	30,000 00													
49	Ile du Prince-Edouard	210-60																	
50	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan	23-00			201,000 00	201,000 00													
51	Québec et Lac Saint-Jean	177-00		3,500,000 00	3,500,000 00	220,													

0,500 00		Canada..... 102,400 00	181,400 00	119,480 00	5,000 00	5,000 00	115,500 00	90,500 00	75,438 70	3
		{ N.-Brunswick 79,000 00					431,400 00	285,480 00		4
		Canada..... 134,400 00								5
		{ Ontario..... 270,000 00	404,400 00	362,864 00			3,424,400 00	3,362,864 00		6
3,600 59	5	do	147,858 65	147,858 65	20,000 00		3,424,400 00	3,362,864 00		6
7,333 33	5	{ Canada..... 56,645,589 51	58,124,589 51	58,124,589 51	322,500 00	42,500 00	34,493,959 24	34,493,959 24	27,463,651 51	7
		{ Ontario..... 1,479,000 00			407,500 00		174,901,922 84	174,901,922 84	174,901,922 84	8
		Canada..... 1,440,000 00								
		{ Québec..... 727,000 00	1,176,956 00	3,343,956 00	25,000 00		5,802,956 00	4,140,600 62	7,500,000 00	
		do	2,167,000 00	2,434,000 00						
4,000 00	5	Manitoba..... 900,000 00		900,000 00			6,652,666 00	176,000 00		
4,866 60	5	{ Canada..... 954,000 00	2,546,000 00	3,500,000 00			4,144,000 00	4,144,000 00		
3,334 00	4	{ Québec..... 2,546,000 00	954,000 00				6,044,866 60	5,544,866 60	*5,599,651 22	
10,000 00	4	{ Canada..... 2,656 00		300,000 00		90,000 00	2,153,243 20	2,153,243 20		
13,333 33	5	{ Ontario..... 375,282 00	377,938 00	377,938 00	988,000 00		969,561 44	322,583 30	322,583 30	
		Ontario..... 531,000 00	531,000 00	531,000 00	1,085,000 00		18,703,333 33	18,703,333 33		
		Canada..... 85,090 62	85,090 62	85,090 62			1,616,000 00	1,616,000 00		
	6	{ Canada..... 224,000 00	404,000 00	170,000 00			402,981 00	402,981 00		
		{ N.-Brunswick 180,000 00					85,090 62	85,090 62		
	6	Ontario..... 126,500 00	126,500 00	126,500 00	93,500 00		100,000 00	100,000 00		
		{ Canada..... 128,000 00	260,000 00	15,000 00			3,170,000 00	970,000 00	5,000 00	
		{ N.-Brunswick 132,000 00					341,000 00	96,000 00		
00,000 00	8	Nouveau-Brunswick..... 32,000 00	32,000 00	32,000 00			154,000 00	154,000 00		
		Ontario..... 18,740 00	44,740 00	113,500 00			186,000 00	186,000 00		
		Nouvelle-Ecosse..... 144,230 00	144,230 00	144,230 00			1,158,240 00	1,158,240 00		
		{ Canada..... 1,284,495 76	1,928,040 76	1,928,040 76			894,230 00	894,230 00		
		{ Nouv.-Ecosse 643,545 00					1,928,040 76	1,928,040 76		
60,000 00		Canada..... 38,400 00	145,900 00	145,900 00	13,000 00		584,150 00	584,150 00		
40,000 00	6	{ Canada..... 96,000 00	179,000 00	179,000 00	257,500 00		1,286,500 00	1,282,000 00	5,890 35	
		{ Ontario..... 83,000 00								
125,000 00		Canada..... 750,000 00	750,000 00	750,000 00			537,010 51	537,010 51		
181,633 90	4 & 6	Nouveau-Brunswick..... 425,000 00	425,000 00	416,000 00	3,000 00		2,787,010 51	2,487,010 51	2,487,010 51	
15,982 20		Canada..... 15,142,633 33	15,142,633 33	15,142,633 33			1,698,000 00	1,698,000 00		
10,000 00		Ontario..... 336,000 00	336,000 00	336,000 00	966,000 00		233,602,747 04	233,672,677 04	245,710 795 10	
139,986 67	5, 5 1/2 & 6	Canada..... 94,000 00	94,000 00	30,000 00	928,000 00		7,237,639 20	7,237,639 20	7,237,639 20	
197,925 66		Ontario..... 241,276 00	241,276 00	241,276 00	682,000 00		3,258,250 00	3,258,250 00	3,258,250 00	
80,311 09		do	178,630 08	178,630 08	311,500 00		1,201,910 67	1,137,910 67	1,137,910 67	
168,213 33		Ontario..... 168,350 20	168,350 20	168,350 20	144,870 85		18,197,926 66	18,197,926 66		
112,646 00		do	158,212 00	158,212 00	488,500 00		1,121,861 00	1,121,861 00	1,121,861 00	
		do	182,500 00	182,500 00	213,000 00	50,000 00	2,012,689 33	2,012,689 33	2,012,689 33	
		do	94,957 59	94,957 59	222,094 93		1,424,986 08	1,424,986 08	1,424,986 08	
		do	312,000 00	312,000 00	186,000 00		30,000 00	30,000 00	30,000 00	
		{ Canada..... 128,000 00	276,000 00	19,200 00	20,000 00		200,000 00	20,000 00	20,000 00	
		{ Québec..... 148,000 00					12,874,879 55	12,874,879 55	12,874,879 55	
190,014 00	6	Canada..... 89,600 00	25,088 00	6,000 00	6,000 00		2,047,338 67	2,035,541 26	2,035,541 26	
		Ontario..... 565,020 00	565,020 00	565,020 00	675,596 00	100,000 00	445,500 00	445,500 00	445,500 00	
		Canada..... 44,995,982 42	44,995,982 42	44,995,982 42			317,052 52	317,052 52	317,052 52	
848,261 87	7	{ Canada..... 156,800 00	547,922 02	535,122 02	225,000 00		498,000 00	498,000 00		
		{ Québec..... 391,122 02								
		{ Canada..... 41,400 00	160,000 00	15,000 00						
		{ Nouv.-Ecosse 38,200 00	79,600 00							
		Nouveau-Brunswick..... 135,000 00	135,000 00	135,000 00						
572,000 00	6	{ Canada..... 48,000 00	504,493 00	504,493 00	491,000 00		1,286,500 00	1,282,000 00	5,890 35	
		{ Ontario..... 456,493 00								
		Canada..... 25,600 00	14,400 00				6,085,813 00	5,994,613 00		
		Manitoba..... 11,200 00	11,200 00	11,200 00			75,600 00	26,900 00		
795,900 00	5 & 6	Canada..... 72,000 00	739,000 00	7,900 00	215,600 00		30,200 00	19,200 00		
400,000 00	6	Canada..... 69,922 00	69,922 00	69,922 00	14,100 00		16,784,600 00	9,572,100 00	260,654 17	
730,000 00	6	Canada..... 89,600 00	89,600 00	82,500 00	82,500 00	5,490 43	800,000 00	800,000 00		
207,441 21	5	Nouveau-Brunswick..... 76,000 00	76,000 00	76,000 00	23,000 00		1,566,100 00	1,549,922 00		
916,000 00	6	do	575,000 00	575,000 00	47,500 00		429,600 00	249,000 00		
170,000 00	5	do	880,000 00	1,180,000 00	60,000 00		215,000 00	135,000 00	50,000 00	
216,664 00	6	do	230,000 00	230,000 00	80,000 00		6,085,813 00	5,994,613 00		
100,000 00	6	{ Canada..... 118,400 00	230,000 00	230,000 00	80,000 00					
		{ N.-Brunswick 108,000 00	226,400 00	187,940 00						
342,842 73	5 & 6	Ontario..... 196,188 00	196,188 00	196,188 00	241,980 00	390,000 00	8,326,010 73	8,326,010 73		
		Canada..... 1,320,000 00	1,320,000 00	1,206,030 00			1,343,000 00			
		{ N.-Brunswick 321,500 00	641,500 00	467,700 00	20,000 00		1,141,500 00	967,700 00	560,000 00	
676,953 33	6	{ Canada..... 108,800 00	519,919 94	137,027 68			1,406,953 33	1,353,225 33	993,665 59	
		{ Nouv.-Ecosse 411,119 94								
		Canada..... 320,000 00	320,000 00				1,079,919 94	697,027 68		
		Annuité..... 165,657 00	379,657 00	125,000 00			250,000 00	205,000 00	205,000 00	
		Canada..... 272,000 00	782,000 00	513,416 40	101,000 00		1,194,500 00	40,000 00		
		Québec..... 510,000 00					629,657 00	375,000 00		
		Canada..... 775,095 00	3,741,780 89	3,741,780 89			1,183,000 00	543,416 40	241,000 88	
728,000 00	5	{ Québec..... 1,445,000 00	2,220,095 00	1,403,308 00						
		{ Canada..... 211,200 00	892,450 00	741,592 00	103,000 00		3,741,780 89	3,741,780 89	3,741,780 00	
702,160 00	5	{ Québec..... 681,250 00					201,000 00	201,000 00		
		Québec..... 444,000 00	444,000 00	315,891 89			6,898,095 00	2,687,150 00	383,800 00	
		do	197,582 00	197,582 00	25,000 00		6,737,540 00	6,586,682 00	6,526,340 00	
		do	350,000 00	250,280 00	51,000 00					
		Canada..... 433,900 00								
		do	217,600 00							
		Nouveau-Brunswick..... 145,665 00	145,665 00	145,665 00			4,984,500 00	4,856,391 89		
		{ Canada..... 486,000 00					2,110,182 00	2,110,182 00		
		{ Québec..... 231,000 00	717,000 00				1,409,000 00	1,264,200 00		
		Québec..... 92,000 00	92,000 00	92,000 00	10,900 00		706,400 00	83,327 18	60,000 00	
		do	228,000 00	43,842 50			717,600 00	114,430 00		
		Nouvelle-Ecosse..... 50,000 00	679,100 00	729,100 00	150,000 00	100,000 00	170,665 00	160,665 00	50,000 00	
974,794 00	4 & 6	Canada..... 1,089,674 00	1,089,674 00	1,089,674 00			867,000 00	12,500 00		
1,162,808 00		Manitoba..... 256,000 00	256,000 00	256,000 00	35,000 00		70,000 00	70,000 00	72,411 00	
		Canada..... 21,029,489 33	136,026,442 68	300,000 00	2,757,000 00		207,000 00	207,000 00		
							953,000 00	146,342 50		
							2,454,694 00	2,454,694 00		
							3,809,718 00	3,809,718 00	3,911,170 58	
							236,000 00	20,100 00		
							916,000 00	536,000 00		
1,801,553 41							718,998,373 06	683,7		

ETATS SOMMAIRES.

N° 2.—PARTICULARITÉS

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.				Longueur des voies de service.	Poids par verge.	
		Complétée (Lisses posées.)	En voie de construction.	Lisses de fer.	Lisses d'acier.		Lisses de fer.	Lisses d'acier.
	Report.....	9490 50	366 50	508 21	8982 29	1226 17		
28	Irondale, Bancroft et Ottawa.....	10 00	50 00		10 00	12		56
29	Joggins.....	3 00	9 00		3 00			56
30	Kent-Northern.....	27 00		27 00		1 00		
31	Kingston et Pembroke.....	112 50		9 50	103 00	18 00	50 to 84	56
32	L'Assomption.....	3 50			3 50	166		56
33	Cie de colonisation et de chemin de fer du Lac Témiscamingue.....	6 00			6 00			16
34	Manitoba et Nord-Ouest.....	207 49			207 49	13 24		56
35	Vallée de Massawippi.....	34 00		2 00	32 00	1 00	56	50
36	Montréal et Sorel.....	44 67			44 67	3 33		56
37	Montréal et Jonction du Vermont.....	23 60			23 60	2 00		60
38	Napanea, Tamworth et Québec.....	28 50			28 50	2 00		56
39	Nouveau-Brunswick.....	174 00			174 00			
	N-Brunswick et Canada.....	127 00			127 00			
	Saint-Jean et Maine.....	92 00			92 00			
	Frédéricton.....	22 50			22 50			
40	N.-Brunswick et Ile du Pr.-Edouard.....	36 00			36 00	1 50		56
41	Du Nord du Canada.....	208 02			208 02			
	Du Nord et Jonction du Pac. 111 37	319 37		31 04	288 33	68 07	56 et 58	56 et 58
42	Nord et Ouest du Nouv.-Brunswick.....	115 00			115 00	5 00		56 ½ à 61
43	Cie de houille et de navigat. du N.-O.....	109 50			109 50	2 50		28
44	Central de la Nouvelle-Ecosse.....		75 00					
45	Nosbonsing et Nipissingue.....	5 50			5 50	1 00		56
46	Ottawa et Vallée de la Gatineau.....		3 00					
47	Oxford et New-Glasgow.....		76 00					
48	Pontiac et Jonction du Pacifique.....	61 00	24 00		61 00	2 00		56
49	Ile du Prince-Edouard.....	210 60		148 16	62 44	15 31	40	50 et 52
50	Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan.....				23 00			
	Qu'Appelle.....	23 00			23 00			
51	Québec et Lac Saint-Jean.....	177 00			177 00	8 00		56
52	Québec-Central.....	159 00	40 00	81 00	78 00	10 00		56
53	Stanstead, Shefford et Chambly.....	43 00		33 50	9 50	5 50	60	60
54	Sud-Est.....	152 00						
	Montréal, Portland et Boston.....	45 00						
	Lac Champlain et Jonction du Saint-Laurent.....	63 00						
55	Pont et prolongement de chemin de fer de Saint-Jean.....	1 75			1 75			
56	Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay.....	20 00			20 00	1 50		56
57	Saint-Martin et Upham.....	29 12		29 12			56, 60, 70	
58	Témiscouata.....	81 00			81 00	3 00		56
59	Mille-Iles.....	3 15			3 15	61		56
60	Waterloo et Magog.....	39 00			39 00	2 50		56
	Vallée de Missisquoi.....	10 10			10 10			
61	Comtés de l'Ouest.....	67 00			67 00	4 00		56
61	Windsor et Annapolis.....	84 00			84 00	4 50		
	Embranch. de Windsor.....	32 00			32 00			
63	Montagne de bois et Qu'Appelle.....	17 00			17 00			
64	Winnipeg et Baie-d'Hudson.....	40 00			40 00			56
		12332 25	660 50	1176 43	11156 92	1462 01		

de construction, etc.—Fin.

Nombre de traverses par mille.	Attaches de lisses, etc.	Nombre d'élevateurs.		Nombre de ponts au-dessus de la voie.	Hauteur des ponts au-dessus du niveau des rails.	Nombre de croisements avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec des embranchements.	Rayon maximum des courbes.	Maximum de la rampe au mille.	Largeur de la voie.	Nombre.
		Gardés.	Non gardés.									
		18	193	5437	311		114	151	102			
2,640	Eclisses.....			8			1			1000	60	4 8 ½ 23
2,600	do.....									478	106	4 8 ½ 29
2,432	do.....			4			2	1		1000	60	4 8 ½ 30
2,540	Eclisses unies et angulaires.....			54	4	16 to 21 ½	4	3	11	955	79	4 8 ½ 31
2,500	Eclisses.....			7			1				20	4 8 ½ 32
												3 0 33
2,700	Cornières et éclisses.....	4		130			1	2		955	105 60	4 8 ½ 34
2,600	Eclisses.....			20	1	19				955	76	4 8 ½ 35
2,640	do.....			12			1	2		2292	53	4 8 ½ 36
2,600	do.....			51	1	17 5		2			52	4 8 ½ 37
3,000	Cornières et éclisses.....			24			1			882	88	4 8 ½ 38
2,640	Eclisses.....			158	3	18	1	5	5	540	85	4 8 ½ 39
2,400	do.....			26				1		1000	66	4 8 ½ 40
2,640	Cornières et éclisses.....	3	5	360	19		11	13		818	74	4 8 ½ 41
2,640	do.....			25			1	4	1	955	80	4 8 ½ 42
2,112	Eclisses.....			4			1			1433	52	3 0 43
2,600	Eclisses.....			1						637	132	4 8 ½ 45
2,640	Cornières et éclisses.....						1			1433	52 80	4 8 ½ 48
2,640	do.....			956	2	17 ½				396	90	3 6 49
2,640	do.....			4				1		1146	53	4 8 ½ 50
2,640	Eclisses.....			24				1		717	132	4 8 ½ 51
2,640	do.....			26			1	5	1	882	76	4 8 ½ 52
2,400	do.....			42			3	4			60	4 8 ½ 53
3,000	do.....	1	229	1	20 6		7	11	5	637	80	4 8 ½ 54
												4 8 ½ 55
2,600										717	80	4 8 ½ 56
2,240	Eclisses.....			22			1			717	129 5	4 8 ½ 57
							2			819	79	4 8 ½ 58
3,000	Cornières et éclisses.....			8						660	84 4	4 8 ½ 59
2,400	Eclisses.....			1	1	24	1	2		574	75	4 8 ½ 60
2,600	do.....									600	84	4 8 ½ 61
2,640	do.....			69	1	32		1		693	75 5	4 8 ½ 62
2,640	Eclisses.....											4 8 ½ 63
												4 8 ½ 64
		25	204	7701	344		145	218	128			

N° 3.—PARTICULARITÉS DU

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie		Nombre de loco-motives.		Nombre de wagons d'ortoirs		Nombre de wagons palais.	
		Terminée.	En voie de construction.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.
	Report	9,479.08	425.50	1366	29	69	8		
33	Manitoba et Nord-Ouest.....	207.49		6					
34	Vallée de Massawippi.....	34.00							
35	Montréal et Sorel.....	44.67		2					
36	Montréal et Jonction du Vermont.....	23.60							
37	Napanee, Tamworth et Québec.....	28.50		2					
38	Nouveau-Brunswick Nouveau-Brunswick et Canada..... Saint-Jean et Maine..... Frédéricton	174.00 127.00 92.00 22.50	415.00	45					
39	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard.....	36.00		3					
40	Nord et Nord-Ouest..... Nord et Jonction du Pacifique.....	381.92 111.37	493.29	52					
41	Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick.....	115.00		6					
42	Cie de houille et de navigation du Nord-Ouest.....	109.50		7					
43	Central de la Nouvelle-Ecosse.....	75.00							
44	Nosbonsing et Nipissingue.....	5.50		1					
45	Ottawa et Vallée de la Gatineau.....	3.00							
46	Oxford et New-Glasgow.....	76.00							
47	Pontiac et Jonction du Pacifique.....	61.00	24.00	4					
48	Ile du Prince-Edouard.....	210.60		21					
49	Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan.....	23.00			1				
40	Québec et Lac Saint-Jean.....	177.00		11	2				
51	Québec-Central.....	159.00	40.00	9					
52	Stanstead, Shefford et Chambly.....	43.00		6					
53	Sud-Est..... Montréal, Portland et Boston..... Lac Champlain et Jonct. du St-Laurent.....	152.00 45.00 63.00	260.00	30			2		
54	Prolongement de ch. de fer et Pont de Saint-Jean.....	1.75							
55	Saint-Laurent, Basse-Laurentides et Saguenay.....	20.00							
56	Saint-Martin et Upham.....	29.12		1	1				
57	Témiscouata.....	81.00		2					
58	Mille-Iles.....	3.15		1	1				
59	Waterloo et Magog..... Vallée de Missisquoi.....	39.00 10.10	49.10						
60	Comtés de l'Ouest.....	67.00		4					
61	Windsor et Annapolis..... Embranchement de Windsor.....	84.00 32.00	116.00	10					
62	Montagne-du-Bois et Qu'Appelle.....	17.00							
63	Winnipeg et Baie-d'Hudson.....	40.00							
		12,332.35	680.50	1587	46	69	8	2	

matériel roulant—Fin.

Numéro.	Nombre de voitures de 1ère classe.		Nomb. de voit. de 2e classe et pour les émigrants.		Nombre de wagons à bagage, malles, postes, et messagerie.		Nombre de wagons à bestiaux et à fret.		Nomb. de wagons plate-forme.		Nombre de wagons à bascule.		Observations.
	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	
	602	16	425	15	372	17	22628	375	10170	91	2733		
33	4		2		4		107		45				Matériel roulant fourni par les loca-
34													taires (ch. de fer Passumpsic).
35	2				1								Exploité par le Vermont Central.
36													Aussi 1 voiture en construction.
37	2				1								
38	28		22		14		390		700				
39	1						2		20				
40	41		4		18		447		818				Aussi 19 autres voitures de différentes
41	2		2		2		12		76				sortes.
42	2		2				18		2		134		
43													
44									32				
45													
46													
47	1		2		1		5		35		20		
48	17		15		4		178		125		6		
49	3		1					1					
50	5		4		2		13		110				
51	5		7		5		75		168				
52	4				2								
53	9	15	8		6	4	61	371	248	100	50		Exploité par la Cie de chemin de fer
54													du Nouveau-Brunswick.
55													
56													
57	1						1						
58	2												
59	1				1								Exploité avec le matériel roulant du
60	2		2		2		17		57				chemin de fer de Stanstead, Shef-
61	5		5		6		70		72		20		ford et Chambly.
62													
63													
	729	35	498	16	440	23	24023	747	12668	197	2957		

N° 4.—ETAT sommaire des opérations de l'année, et du

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus	Nombre de milles parcourus par les convois.			
			Convois de voyageurs.	Convois de fret.	Trains mixtes.	Total de milles parcourus.
1	Albert.	52-00	256	1,740	26,592	28,588
2	Cie de Navig. et de ch. fer, Baie de Quinté	3-50			13,874	13,874
3	Atlantique du Canada	128-30	182,792	250,240	31,300	464,332
4	Sud du Canada	362-44	990,140	1,689,187	112,865	2,791,992
5	Canadien du Pacifique	3,227-50				
	Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba	211-20				
	Rive Nord	205-90				
	Saint-Laurent et Ottawa	56-50				
	Toronto, Grey et Bruce	183-60				
	Ontario et Québec	211-00				
	Credit-Valley	175-30				
	Jonction de Toronto à l'avenue Strachan	3-20				
6	Carsquette	61-00				
7	Carillon et Grenville	13-00	10,500		850	11,350
8	Ontario-Central	104-00	20,000	24,000	63,000	110,000
9	Embranchement de Chatham	9-00			25,776	25,776
10	Cobourg, Peterboro' et Marmora	15-00			7,200	7,200
11	Cie de ch. de fer et des houill., Cumberl'd	32-00			88,000	88,000
12	Prolongement-Est	80-00			79,060	79,060
13	Elgin, Peitcodiac et Havelock	26-60			16,589	16,589
14	Erié et Huron	73-12	44,625		41,547	86,172
15	Esquimaux et Nanaïmo	78-00			70,619	70,619
16	Grand-Southern	82-50			56,000	56,000
17	Grand-Trunk	894-25				
	Buffalo et Lac Huron	162-00				
	Baie Georgienne et Lac Erié	171-50				
	Jonction de Montréal et Champlain	62-25				
	Grand-Occidental	539-53				
	London et Port-Stanley	23-66				
	Wollington, Grey et Bruce	168-35				
	London, Huron et Bruce	68-89				
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell	34-74				
	Midland	165-75				
	Toronto et Nipissingue	111-50				
	Whitby, Port-Perry et Lindsay	46-50				
	Grande-Jonction	37-75				
	Victoria (Lindsay à Haliburton)	53-25				
	Jonction de Madoc à Bridgewater	8-50				
18	Grand-Nord	7-84				
19	Intercolonial	880-00	924,919	3,567,680	Pds. et mix	4,492,599
20	International	81-66		10,200	44,980	55,180
21	Kent-Northern	27-00			17,700	17,700
22	Kingston et Pembroke	112-50	95,000	130,600	Pds. et mix	225,600
23	Cie de chemin de fer de Colonisation du Lac Témiskamingue	6-00				
24	L'Assomption	3-50				3,297
25	Manitoba et Nord-Ouest	207-49	34,506	12,710	34,439	81,655
26	Vallée de Massawippi	34-00	62,663	93,732	3,978	165,373
	A reporter	9,352-97	9,370,967	16,533,530	3,452,969	25,598,442

nombre de milles parcourus, pour l'année terminée le 30 juin 1887.

Nombre de milles parcourus par les locomotives.	Nombre total des voyageurs transportés.	Nombre de tonneaux de 2,000 lbs de fret transporté.	Moyenne de la vitesse des convois de voyageurs. — Milles à l'heure.	Moyenne de la vitesse des convois de fret. — Milles à l'heure.	Numéro.	Observations.
29,202	10,515	20,934	15	12	1	
14,487	7,971	22,172	15	10	2	
466,441	114,690	243,216	35	15	3	
3,762,215	475,870	2,580,895	35	15	4	
10,044,675	1,949,215	2,118,319	22	14	5	
					6	Pas de rapport.
					7	
11,500	12,600	1,000	25	18	8	
110,000	62,119	50,467	20	16	9	
26,756	10,324	12,448	30		10	
7,200	3,000	10,449	15		11	
88,000	16,851	438,626	15	15	12	
86,550	42,640	11,686	24	15½	13	
19,550	10,868	18,879	15		14	
117,330	87,624	59,694	25	18	15	
70,619	13,000	8,278	20	12	16	
57,000		11,616	20		17	
17,575,397	5,080,638	6,458,056	28	15	18	
					19	Pas de rapport. En opération depuis peu seulement.
5,466,488	940,144	1,131,334	30	15	20	
55,180	25,947	33,908	14	10	21	
17,700	4,960	11,071	15		22	
271,300	49,160	100,136	25	18	23	
	223	61			24	Rapport incomplet. Ouvert au trafic le 9 juin.
3,297	4,158	90			25	
153,410	14,588	53,257	25	15	26	
165,373	54,498	99,650	24	12		
38,619,670	8,992,603	13,496,272				

N° 4.—ÉTAT sommaire des opérations de l'année et du

Numér.°	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Nombre de milles parcourus par les convois.			
			Convois de voyageurs	Convois de fret.	Trains mixtes.	Total de milles parcourus.
	Report.....	9,352.97	9,370,967	10,523,530	3,452,969	25,598,442
27	Montréal et Sorel.....	44.67				21,060
28	Montréal et Jonction du Vermont.....	23.60	54,012	105,800	8,502	168,314
29	Napanee, Tamworth et Québec.....	28.50			39,284	39,284
30	Nouveau-Brunswick et Canada.....	174.00				
	Nouveau-Brunswick et Canada.....	127.00				
	Saint-Jean et Maine.....	92.60				
	Frédéricton.....	22.50				
31	Nouveau-Brunswick et Prince-Edouard.....	36.00	2,092	1,416	12,804	16,312
32	Nord et Nord-Ouest.....	381.92				
	Nord et Jonction du Pacifique.....	111.37				
33	Cie de houille et de navig. du N.-Ouest.....	109.50			95,048	95,048
34	Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick.....	115.00			6,384	6,384
35	Nosbonsing et Nipissingue.....	5.50		12,500		12,500
36	Pontiac et Jonction du Pacifique.....	61.00			10,795	10,795
37	Ile du Prince-Edouard.....	210.60	80,951	167,913	Ft. & Mix.	248,864
38	Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan.....	23.00			5,500	5,500
39	Québec et lac Saint-Jean.....	54.00	39,468	54,925	Ft. & Mix.	94,393
40	Québec-Central.....	159.00	80,767	90,978	20,562	192,307
41	Stanstead, Shefford et Chambly.....	43.00	47,321	33,122	18,199	98,642
42	Sud-Est.....	152.00				
	Montréal, Portland et Boston.....	45.00				
	Lac Champlain et Jonction du Saint-Laurent.....	63.00				
43	Prolongement et pont de Saint-Jean.....	1.75				
44	Saint-Martin et Upham.....	29.12			13,500	13,500
45	Mille-Iles.....	3.15	7,550		4,302	11,852
46	Waterloo et Magog.....	39.00	38,473	26,273	9,211	73,957
	Vallée de Missisquoi.....					
47	Comtés de l'Ouest.....	67.00		1,187	45,613	46,800
48	Windsor et Annapolis.....	84.00				
	Embranchem. de Windsor.....	32.00			84,684	168,336
	Total.....	11,691.15	10,838,993	17,997,819	4,539,900	33,638,748

nombre de milles parcourus, pour l'année terminée le 30 juin 1887.—Fin.

Total de milles parcourus.	Nombre total des voyageurs transportés.	Nombre de tonneaux de 2,000 lbs de fret transporté.	Moyenne de la vitesse des convois de voyageurs. Milles à l'heure.	Moyenne de la vitesse des convois de fret. Milles à l'heure.	Numéro.	Observations.
38,619,670	8,992,603	13,496,272				
21,410	13,130	2,774	25		27	
168,314	95,242	696,472	30	12	28	
39,284	31,132	25,693	18		29	
1,029,927	259,650	274,198	25	15	30	
21,076	6,988	10,551	18	15	31	Pour 7 mois.
1,545,308	563,659	602,139	35	18	32	
160,025	1,598	41,011			33	
6,384	5,087	11,059	20	15	34	Pour 6 mois.
12,800				20	35	Transport de billots seulement.
11,230	4,356	2,657	25	25	36	Pour 6 mois.
316,763	130,667	53,587	20	14	37	
5,500	1,000	500			38	Pour 6 mois.
103,713	68,096	44,040	20	12	39	
210,420	77,072	96,720	25	15	40	
98,642	116,993	689,183	23	12	41	
550,264	167,744	185,549	30	15	42	
14,500	4,442	5,847	15		43	Exploité d'après contrat avec le chemin de fer du Nouveau-Brunswick.
11,852	15,447	9,335	25	20	44	
73,957	17,270	21,511	20	14	45	
56,065	26,760	19,662	22	15	46	
199,364	101,302	67,675	22	14	47	
43,276,468	10,698,638	16,356,335			48	

N° 5.—ÉTAT SOMMAIRE du fret transporté

Numé- ro.	Nom du chemin de fer.	Lon- gueur de la voie.	Farine.		Grain.		Bes- No°
			Barils.	Ton'x.	Boisseaux.	Ton'x.	
1	Albert.....	52 00	3,849	385	11,231	191	873
2	Baie de Quinté et Cie de Navigation....	3-50	15,120	1,512	111,376	3,311	5
3	Atlantique du Canada.....	128-30	71,630	7,163	1,914,680	47,867	4,034
4	Sud du Canada.....	362-44	1,385,950	138,595	15,746,741	370,391	365,491
5	Canadien du Pacifique..... 3,227-50						
	Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba..... 211-20	4,274-20	997,048	99,705	11,645,707	314,462	262,293
	Rive Nord..... 205-90						
	Saint-Laurent et Ottawa..... 56-50						
	Toronto, Grey et Bruce..... 183-60						
	Ontario et Québec..... 211-00						
	Credit-Valley..... 175-30						
	Jonction de Toronto à Strachan Avenue..... 3-20						
6	Caraqueette.....	61-00					
7	Carillon et Grenville.....	13-00	1,000	100			450
8	Ontario-Central.....	104-00	3,600	360	165,000	4,860	700
9	Embranchement de Chatham.....	9-00	26,436	2,643	3,326	100	194
10	Cobourg, Peterboro' et Marmora.....	15-00			33,000	561	
11	Cie de ch. f. et des houil de Cumberland	32-00	9,101	910	10,000	170	18
12	Prolongement-Est.....	80-00	10,413	1,042	2,061	37	2,114
13	Elgin, Petricodia et Havelock.....	26-50	5,732	572	14,448	256	1,833
14	Erié et Huron.....	73-12	140,791	14,147	204,930	6,785	4,657
15	Esquimault et Nanaïmo.....	73-00	250	25			120
16	Grand-Southern.....	82-50	7,334	723	13,589	264	391
17	Grand-Tronc..... 894-25	2,598-42	6,111,270	611,127	40,770,000	1,014,166	1,123,000
	Buffalo et lac Huron..... 162-00						
	Baie Georgienne et lac Erié..... 171-50						
	Montréal et Jone. Champlain..... 62-25						
	Grand Occidental..... 539-53						
	London et Port-Stanley..... 23-66						
	Wellington, Grey et Bruce..... 168-35						
	London, Huron et Bruce..... 68-89						
	Brantford, Norfolk et Port- Burwell..... 31-74						
	Midland..... 165-75						
	Toronto et Nipissingue..... 111-50						
	Whitby, Port-Perry et Lind- say..... 46-50						
	Grande-Jonction..... 87-75						
	Victoria (Lindsay à Hali- burton)..... 53-25						
	Jon. de Madoc à Bridgewater..... 8-50						
18	Grand-Northern.....	7-84					
19	Intercolonial.....	880-00	753,480	75,348	1,016,334	21,993	80,782
20	International.....	81-66	6,193	619	4,593	130	1,639
21	Kent Northern.....	27-00	8,076	807	1,815	45	48
22	Kingston et Pembroke.....	112-50	300	30	90,500	2,715	156
23	Cie de chemin de fer et de colonisation du lac Témiscamingue.....	6-00	97	10	550	2	
24	L'Assomption.....	3-50	600	72			
25	Manitoba et Nord-Ouest.....	207-49	10,573	1,057	406,878	11,643	1,720
26	Vallee de Massawippi.....	34-00	8,000	800	330,000	8,250	3,100
27	Montréal et Sorel.....	44-67	625	62	8,000	240	400
28	Montréal Jonction de Vermont.....	23-60	631,833	61,922	6,298,472	171,639	575,906
29	Napanee, Tamworth et Québec.....	28-50	1,830	184	83,000	2,093	625
	A reporter.....	9,449-74	10,211,031	1,019,920	78,886,231	1,982,161	2,430,482

pour l'année terminée le 30 juin 1887.

Noms.	Bois de toutes sortes, excepté le bois de chauffage.		Bois de chauffage.		Articles manufac- turés.	Tous autres articles.	Total du poids transporté	Numé- ro.	Observations.			
	Ton'x.	Pieds.	Ton'x.	Cordes.						Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
	398	5,862,769	8,913	2,334	3,607	708	6,732	20,934	1			
	2	770,000	9,140	230	275	6,343	1,589	22,172	2			
	1,660	77,864,000	114,760	3,910	5,780	12,203	53,778	243,216	3			
	96,439	231,898,960	341,237	18,292	24,205	38,371	1,571,657	2,580,895	4			
	66,616	348,813,929	483,557	76,217	136,013	482,961	535,005	2,118,319	5			
									6			
	300					450	150	1,000	7			
	480	5,416,200	7,965	1,600	3,440	6,544	26,778	50,467	8			
	97	563,019	751	150	225	5,950	2,682	12,448	9			
		6,240,000	9,515	249	373			10,449	10			
		13,308,000	16,630			4,416	*416,492	438,626	11			
	8	633,760	932			3,553	4,906	11,666	12			
	1,216	9,292,880	13,669	240	360	1,176	2,672	18,879	13			
	177	30,316,390	17,617	737	1,158	4,631	14,253	59,694	14			
	1,103	600,000	900	1,780	2,520	3,285	1,500	8,278	15			
	48	2,822,000	4,195	864	1,312	2,228	2,815	11,646	16			
	109								17			
	258,835	507,940,000	732,265	86,600	165,374	793,369	2,883,020	6,458,056	17			
									18			
	12,233	161,168,000	201,460	12,726	25,452	240,567	554,281	1,131,334	19			
	466	18,025,500	23,022	47	66	1,406	8,209	33,908	20			
	25	2,139,000	2,674	1,560	2,660	2,560	2,300	11,071	21			
	75	30,190,000	45,285	10,300	19,050	21,990	11,091	100,136	22			
							28		23			
		6,000	12				6	61	23			
								90	24			
	642	1,231,100	1,812	25	45	34,754	3,304	53,257	25			
	1,100	10,860,000	14,500				*75,000	99,650	26			
	24	84,000	144	28	56	180	2,067	2,774	27			
	86,213	28,243,000	42,320	37	44	134,628	199,696	696,472	28			
	264	1,512,000	2,269	7,684	11,527	7,719	1,637	25,693	29			
	528,530	1,495,801,560	2,095,551	225,640	403,542	1,809,965	6,381,642	14,221,211				

Pas de rapports.

* Charbon.

Pas de rapports; ou-
vert pour le trafic
en mai 1887.

Pour trois semaines,
depuis le 9 juin
1887.

* Y compris 39,000
tonnes de minéral.

N° 5—ÉTAT SOMMAIRE

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie.	Farine.		Grain.		Bois
			Barils.	Ton'x.	Boisseaux	Ton'x.	Nombre.
	Report	9,449.74	10,211,031	1,019,920	78,886,231	1,982,161	2,430,432
30	Nouveau-Brunswick	174.00					
	Nouv.-Brunswick et Canada	127.00					
	Saint-Jean et Maine	92.00	62,500	6,250	564,000	9,400	11,200
	Frédéricton	22.50					
31	Nouv.-Brunswick et Prince-Edouard	36.00	5,733	573	7,527	125	98
32	Nord et Nord-Ouest	381.92					
	Nord et Jonct. du Pacifique	111.37	123,236	12,323	4,985,127	127,872	51,924
33	Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick	115.00	3,302	330	14,704	245	121
34	Cie de houille et de navigation du N.-O.	109.50	5,750	575	51,614	827	154
35	Nosbonsing et Nipissingue	5.50					
36	Pontiac et Jonction du Pacifique	61.00	3,079	308	2,124	62	45
37	Ile du Prince-Edouard	210.60	21,634	2,164	351,678	6,057	10,134
38	Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan	23.00					
39	Québec et Lac Saint-Jean	54.00	9,360	936	10,500	252	80
40	Québec-Central	159.00	44,960	4,496	21,240	531	1,173
41	Stanstead, Shefford et Chambly	43.00	648,466	63,586	6,775,396	173,040	570,456
42	Sud-Est	152.00					
	Montreal, Portland et Boston	45.00					
	Jonction du Lac Champlain et du Saint-Laurent	63.00	92,150	9,215	283,840	7,096	20,400
43	Prolongement et pont de Saint-Jean	1.75					
44	Saint-Martin et Upham	29.12	1,338	134	6,856	118	7
45	Mille-Iles	3.15	1,454	146			750
46	Waterloo et Mazog	39.00	2,252	206	5,882	155	1,233
	Vallée de Missisquoi						
47	Comtés de l'Ouest	67.00	3,110	911	959	17	248
48	Windsor et Annapolis	84.00					
	Embranchement de Windsor	32.00	48,447	4,844			13,659
		11,691.15	11,293,802	1,127,478	91,967,708	2,307,958	3,112,169

du fret transporté—Ft.

Taux.	Bois de toutes sortes, excepté le bois de chauffage.		Bois de chauffage.		Articles manufacturés.	Tous autres articles.	Total du poids transporté	Numéro.	Observations.
	Ton'x.	Pieds.	Ton'x.	Cordes					
528,530	1,495,801,560	2,095,551	225,640	403,542	1,809,965	6,381,642	14,221,211		
8,400	18,700,000	18,700	3,000	5,200	197,000	29,248	274,198	30	
20	3,380,700	5,071	378	566	291	3,905	10,551	31	Pour 7 mois.
9,208	157,713,364	227,203	48,186	79,507	21,970	124,056	602,139	32	
76	5,865,000	6,900	840	910	202	2,396	11,059	33	
85	695,000	1,001			1,768	*36,755	41,011	34	* Y compris 36,326 ton'x de charbon.
								35	220,000 billots.
33	248,880	366	500	670	985	233	2,657	36	Pour 6 mois.
1,639	3,584,562	5,163	2,893	5,475	33,089	Dans le préc.	53,587	37	
							500	38	Pour 4 mois.
48	8,280,000	10,560	20,025	26,664	744	4,836	44,040	39	
782	26,514,560	38,992	11,058	5,779	425	45,715	96,720	40	
59,826	31,216,000	45,861	2,842	3,263	135,731	207,876	689,183	41	
								42	
5,100	38,593,400	56,755			50,250	57,133	185,549	43	Exploité par arrangement avec le ch. de fer N.-B.
3	3,182,000	4,650	260	340	187	415	5,847	44	
313	760,000	883			7,893	200	9,435	45	
88	2,465,890	6,164	2,382	3,573	2,601	8,724	21,511	46	
117	9,784,250	12,554	2,203	3,380	2,238	445	19,662	47	
2,598	10,213,292	12,433	1,365	1,952	12,040	33,708	67,575	48	
616,866	1,816,968,458	2,548,807	321,572	540,821	2,277,379	6,937,287	16,356,335		

N^o 6—ÉTAT SOMMAIRE des recettes, pour l'année terminée le 30 juin 1887.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.	Transport des voyageurs.		Transport des marchandises.		Malle-poste et fret par messageries.		Autres sources.		Total.	Observations.
			\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.		
1	Albert.....	53-00	4,846	58	10,116	54	2,119	68	864	83	17,947	63
2	Cie de navigation de la Baie de Quinté.....	3-60	1,928	46	9,559	39	986	31	1,150	39	13,674	54
3	Atlantique du Canada.....	128-30	96,298	17	219,504	43	24,866	36	In foregoing		340,668	96
4	Sud du Canada.....	362-41	1,069,643	24	3,113,378	96	143,077	51	3,786	34	4,322,888	05
5	Colonisation du Pacifique.....	3-27-50										
	Manitoba.....	211-20										
6	Caravelle.....	13-00	2,853	69	1,006	82					12,635	04
7	Carillon et Grenville.....	104-00	31,705	46	44,704	00	5,712	39	266	58	3,862	51
8	Embranchement de Chatham.....	9 00	2,873	48	10,954	13	1,197	45	883	67	15,588	73
9	Cobourgh, Peterborough et Marmora.....	15 00	937	20	7,069	17					8,056	37
10	Cie de ch. de fer et des houillères de Cumberland	32-00	35,649	72	31,196	15	1,308	34	74,456	80	113,991	43
11	Prolongement-Est.....	80 00	7,030	14	20,275	83	7,644	35	537	20	64,107	10
12	Elgin, Petricodiac et Havelock.....	28 50	3,301	54	16,334	48	6 00	92	611	28	20,883	22
13	Erig et Huron.....	73-12	39,569	44	39,524	59	4,730	08			81,374	11
14	Equinault et Nanaimo.....	78-00	30,072	91	9,072	85	2,744	00	1,783	47	43,672	24
15	Grand-Southern.....	82-50									32,000	00
16	Grand-Tronc.....		4,971,504	82	10,445,537	19	557,658	93	74,487	85	16,049,188	79
17	Bufile et Lac Huron.....	162-00										
	Baie Georgienne et Lac Erie.....	171 50										
	Jonet, de Montréal et Champlain.....	62 28										
	Grand-Occidental.....	639-63										
	London et Port-Stanley.....	23-66										
	Wellington, Grey et Bruce.....	168-35										
	London, Huron et Bruce.....	68-89										
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell.....	34-74										
	Midland.....	165-75										
	Toronto et Nipissingue.....	111 50										

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.	Transport des voyageurs.		Transport des marchandises.		Malle-poste et fret par messageries.		Autres sources.		Total.	Observations.
			\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.		
18	Grand-Jonction.....	87-75	79,678	66	1,657,695	76	145,635	51			1,500	00
19	Whitby, Port-Perry et Lindsey.....	48-50	19,913	69	38,443	88	2,591	64			2,596,009	83
20	Victoria (Lindsay à Haliburton).....	53-25	3,687	99	8,636	96	886	60			60,949	21
21	Jonction de Madoc à Bridgewater.....	8-50	36,785	45	99,078	35	8,353	70			13,111	54
22	International.....	112-50	520	90	1,153	43					152,507	85
23	Kingston et Pembroke.....	6-00	719	85	31	05					1,684	23
24	Cie de col. et ch. de fer du lac Temiskamingue	3-50									1,750	60
25	L'Assomption.....	207-49	27,631	31	83,911	05	5,817	14	4,434	89	121,857	39
26	Manitoba et Nord-Ouest.....	34 00	57,051	36	83,466	44	1,971	90			143,489	70
27	Vallee de Massawippi.....	44-67	9,454	14	2,316	09	128	87	37	80	11,936	90
28	Montréal et Jonction du Vermont.....	23-60	45,331	64	115,111	73	7,258	40			167,901	77
29	Napanee, Tamworth et Québec.....	28 50	16,138	26	9,663	61	2,853	63	487	17	29,147	67
30	Nouveau-Brunswick.....	174-00										
	Nouveau-Brunswick et Canada.....	121-00										
	Saint-Jean et Maine.....	92-00										
	Frédéricton.....	22-50										
31	Nouveau-Brunswick et Prince-Edouard.....	36-00	2,772	90	5,601	32	732	00			9,106	22
32	Nord et Nord-Ouest.....	493-29	449,088	75	930,810	93	78,941	77			1,453,871	45
33	Jonction du Nord et du Pacifique.....	111-47	5,251	83	7,986	30	15	59	204	30	13,458	01
34	Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick.....	109-50	9,567	03	1,431	75	2,900	64			26,727	42
35	Cie de Houille et de Navigation du Nord-Ouest	5-50			35,373	10					35,373	10
36	Nonsong et Nipissingue.....	61-00	4,109	33	3,891	03					8,010	93
37	Jonction du Pacifique à Pontiac.....	210-60	65,334	85	71,152	63	17,412	00	403	90	156,303	37
38	Île du Prince-Edouard.....	23 00	1,000	00	500	00					1,500	00
39	Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan.....	54 00	25,048	79	45,588	79	3,904	61			73,537	22
40	Québec et Lac Saint-Jean.....	159-00	65,765	38	114,700	93	8,600	48	2,922	87	191,929	66
41	Québec-Central.....	43-00	23,975	15	47,449	07	3,36	64			74,960	86
42	Stanesford, Shefford et Chambly.....	152 00										
43	Sud-Est.....	45 00										
44	Montréal, Portland et Biston.....	260-00	147,410	36	226,348	99	22,754	01	17,065	59	413,608	95
45	Jonction du Lac Champlain et du Saint-Laurent.....	63-00										
46	Pont de Saint-Jean et de Prolongement.....	1-75	17,259	74	21,860	64	862	55			39,892	93
47	Saint-Martin et Uppham.....	29-12	2,461	85	3,069	96					5,831	81
48	Mille-Iles.....	3-15	2,444	06	7,461	01	1,445	22	1,539	99	13,631	28
49	Waterloo et Mary.....	59-00	10,635	84	17,659	47	2,870	96			31,166	27
50	Valley de Missisquoi.....	67 00	25,939	04	17,877	38	3,623	13	395	10	47,837	65
51	Comtés de l'Ouest.....	116-00	91,311	42	124,188	60	11,404	98	516	00	225,451	00
52	Windsor et Annapolis.....	81-00										
53	Embranchement de Windsor.....	32-00										
54	Embranchement de Windsor.....	32-00										
55	Embranchement de Windsor.....	32-00										
56	Embranchement de Windsor.....	32-00										
57	Embranchement de Windsor.....	32-00										
58	Embranchement de Windsor.....	32-00										
59	Embranchement de Windsor.....	32-00										
60	Embranchement de Windsor.....	32-00										
61	Embranchement de Windsor.....	32-00										
62	Embranchement de Windsor.....	32-00										
63	Embranchement de Windsor.....	32-00										
64	Embranchement de Windsor.....	32-00										
65	Embranchement de Windsor.....	32-00										
66	Embranchement de Windsor.....	32-00										
67	Embranchement de Windsor.....	32-00										
68	Embranchement de Windsor.....	32-00										
69	Embranchement de Windsor.....	32-00										
70	Embranchement de Windsor.....	32-00										
71	Embranchement de Windsor.....	32-00										
72	Embranchement de Windsor.....	32-00										
73	Embranchement de Windsor.....	32-00										
74	Embranchement de Windsor.....	32-00										
75	Embranchement de Windsor.....	32-00										
76	Embranchement de Windsor.....	32-00										
77	Embranchement de Windsor.....	32-00										
78	Embranchement de Windsor.....	32-00										
79	Embranchement de Windsor.....	32-00										
80	Embranchement de Windsor.....	32-00										
81	Embranchement de Windsor.....	32-00										
82	Embranchement de Windsor.....	32-00										
83	Embranchement de Windsor.....	32-00										
84	Embranchement de Windsor.....	32-00										
85	Embranchement de Windsor.....	32-00										
86	Embranchement de Windsor.....	32-00										
87	Embranchement de Windsor.....	32-00										
88	Embranchement de Windsor.....	32-00										
89	Embranchement de Windsor.....	32-00										
90	Embranchement de Windsor.....	32-00										
91	Embranchement de Windsor.....	32-00										
92	Embranchement de Windsor.....	32-00										
93	Embranchement de Windsor.....	32-00										
94	Embranchement de Windsor.....	32-00										
95	Embranchement de Windsor.....	32-00										
96	Embranchement de Windsor.....	32-00										
97	Embranchement de Windsor.....	32-00										
98	Embranchement de Windsor.....	32-00										

N^o 7.—État sommaire des frais d'exploitation, pour l'année expirée le 30 juin 1887.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.	Entretien de la voie et des bâtiments, etc.		Service et réparations des locomotives.		Service et réparations des wagons.		Frais généraux d'exploitation.		Total.	Observations.
			\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.		
1	Albert.....	52-00	10,714	56	5,607	89	2,156	47	5,974	35	24,406	
2	Cie de ch. de fer et de navigat. de la Baie de Quinté.....	3-50	3,610	26	3,374	12	191	70	4,805	23	10,981	
3	Canada-Atlantique.....	128-30	59,451	50	86,423	00	12,983	90	62,515	10	231,375	
4	Sud du Canada.....	362-44	631,502	66	648,956	83	269,877	86	987,913	10	2,415,260	
5	Canada du Pacifique.....	3,227-50										
	Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba.....	211-60										
	Rive-Nord.....	265-80										
	Saint-Laurent et Ottawa.....	56-60										
	Toronto, Grey et Bruce.....	183-60										
	Ontario et Québec.....	211-00										
	Credit-Valley.....	176-30										
	Jonct. de Toronto à l'Avenue Strachan (3 20).....	3-20										
6	Carquette.....	61-00										
7	Carillon et Grenville.....	13-00	1,618,511	19	2,724,196	22	586,815	14	2,369,522	62	7,059,045	16
8	Ontario-Central.....	104-00	24,560	66	1,885	11	19,185	01	30,124	67	48,905	02
9	Embranchement de Charham.....	9-00	1,685	11	2,857	72	4,226	61	5,012	47	7,035	01
10	Cobourg, Peterboro' et Marmora.....	15-00	12,471	53	25,437	26	3,403	54	7,572	69	5,815	16
11	Cie de chemin de fer et Houillères de Oumbeiland.....	32-00	51,311	64	14,935	56	4,329	32	23,683	62	94,264	04
12	Prolongement-Sst.....	80-00	1,772	39	2,667	46	1,173	17	1,765	10	7,468	12
13	Belgin, Peritcodiac et Havelock.....	26-50	14,178	71	18,723	20	1,735	17	20,230	09	52,872	67
14	Érie et Huron.....	73-12	30,072	92	9,072	85	2,744	00	1,762	47	83,672	24
15	Esquimaux et Nansimo.....	78-00	35,000	00							35,000	00
16	Grand-Southern.....	82-50										
17	Grand-Trois.....	894-75										
18	Buffalo et Lac Huron.....	164-00										
19	Baie Georgienne et Lac Érie.....	171-50										
20	Montréal et Jonction de Champlain.....	62-25										
21	Grand-Occidental.....	639-53										
22	London et Port-Stanley.....	22-66										
23	Wellington, Grey et Bruce.....	168-35										
24	Huron et Bruce.....	69-89										
25	Beaufort, Norfolk et Port-Burwell.....	34-74										
26	Midland.....	169-75										
27	Toronto et Nipissingue.....	111-50										
28	Whitby, Port-Ferry et Lindsay.....	46-50										
2,598-42			2,156,039	19	3,700,864	71	1,162,545	39	4,036,839	78	11,056,279	07

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.	Entretien de la voie et des bâtiments, etc.		Service et réparations des locomotives.		Service et réparations des wagons.		Frais généraux d'exploitation.		Total.	Observations.
			\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.		
18	Grand-Nord.....	7-84	793,022	79	887,626	41	442,350	61	716,085	77	2,928,115	58
19	Intercolonial.....	80-00	19,571	09	4,359	33	1,239	51	31,405	24	60,668	28
20	International.....	81-66	6,459	27	3,294	52	658	36	2,124	30	12,666	75
21	Kent-Northern.....	27-00	54,583	97	42,131	42	7,620	07	28,484	29	132,739	45
22	Kingston et Pembroke.....	6-00							1,182	30	1,182	30
23	Cie de Colonisat. et ch. de fer du Lac Témiscamingue.....	3-60	82	52	334	28			1,260	07	1,466	87
24	L'Assomption.....	207-49	33,922	94	36,921	94	9,564	61	41,286	70	121,706	19
25	Manitoba et Nord-Ouest.....	34-00	26,133	98	25,463	86	8,691	97	34,679	99	93,939	70
26	Valée de la Massawippi.....	44-67	6,175	00	3,115	00	390	00	3,768	37	13,438	37
27	Montréal et Sorel.....	23-60	20,050	12	41,118	21	27,338	17	24,330	38	112,826	89
28	Napaneze, Tamworth et Québec.....	28-50	6,551	85	6,465	84	359	78	10,152	80	23,500	27
29	Nouveau-Brunswick.....	174-00										
30	Nouveau-Brunswick et Canada.....	137-00	172,500	12	186,423	19	45,713	59	127,078	55	53,715	45
31	Saint-Jean et Maine.....	22-50										
32	Frédéricton.....	36-00	2,348	47	2,284	54	149	97	1,253	78	6,036	76
33	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Édouard.....	493-29	254,288	08	265,032	53	49,099	25	344,468	15	892,938	01
34	Nord et Nord-Ouest.....	115-00	8,371	45	3,262	66	5,023	77	12,384	95	29,042	82
35	Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick.....	109-50	28,626	91	37,855	28	1,239	51	31,405	24	59,126	91
36	Cie des Houillères et de Navigation du Nord-Ouest.....	5-10	7,309	00	6,749	00	3,000	00	17,549	00	34,498	00
37	Nosbonsing et Nipissingue.....	61-00	24,835	84	2,587	18	360	50	5,311	05	33,084	37
38	Pontiac et Jonction du Pacifique.....	210-60	74,888	95	65,534	30	18,933	15	63,876	05	204,237	45
39	Ile du Prince-Édouard.....	23-00	1,209	00	1,209	00			400	00	1,700	60
40	Québec et Lac Saint-Jean.....	54-00	16,023	70	17,709	61	5,116	14	13,592	71	52,441	16
41	Québec-Central.....	169-00	51,279	33	42,261	13	11,408	87	60,568	40	165,507	73
42	Stasstead, Shefford et Chambly.....	43-00	19,074	84	18,108	81	5,190	84	13,625	91	56,000	40
43	Sud-Est.....	260-00	133,856	07	126,463	58	23,081	88	112,560	47	395,951	00
44	Montréal, Portland et Boston.....	1-75	1,909	48					11,086	96	13,006	44
45	Pont de Saint-Jean et de Prolongement.....	29-12	1,216	30	1,945	97	63	50	1,054	28	4,310	05
46	Mille-Iles.....	3-15	2,959	74	4,523	31	560	00	3,984	87	12,016	92
47	Waterloo et Magog.....	39-00	12,356	26	13,685	82	3,562	16	9,209	70	38,813	94
48	Comtés de l'Ouest.....	67-00	16,842	26	9,301	91	3,413	03	11,023	03	40,580	77
49	Windsor et Annapolis.....	116-00	74,209	00	30,889	20	8,963	33	42,328	74	156,390	27
50	Embranchement de Windsor.....	11,691-15	6,405,890	14	9,114,874	96	2,761,929	46	9,331,915	73	27,624,683	85

N° 8.—ÉTAT SOMMAIRE DES

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles.	Voyageurs, employés ou autres.		Tombés des wagons ou de la locomotive.		Sautant à bord ou en bas des conv. ou de la loc. en mouv.	
			Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
	Report	9,352-97	22	56	16	56		
27	Montréal et Sorel	44-67						
28	Montréal et Jonction de Vermont.....	23-60					1	
29	Napanee, Tamworth et Québec	28-50						
30	Nouveau-Brunswick	174-00						
	Nouveau-Brunswick et le Canada.....	127-00						
	Saint-Jean et Maine	92-00						
	Frédéricton	22-50						
31	Nouveau-Brunswick et Prince-Edouard	36-00						
32	Nord et Nord-Ouest.....	381-92						
	Nord et Jonction du Pacifique.....	111-37						
33	Cie des Houillères et de Navigation du Nord-Ouest.	109-50						
34	Nord-Ouest et Nouveau-Brunswick	115-00						
35	Nosbois et Nipissingue	5-50						
36	Pontiac et Jonction du Pacifique.....	61-00						
37	Le dt. Prince-Edouard	210-60						
38	Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan.....	23-00						
39	Québec et Lac Saint-Jean	54-00						
40	Québec-Central.....	159-00						
41	Stanstead, Shefford et Chambly	43-00						
42	Sud-Est	152-00						
	Montréal, Portland et Boston	45-00						
	Lac Champlain et Jonc. du St-Laurent	63-00						
43	Pont de St-Jean et de Prolongement	1-75						
44	Saint-Martin et Upham	29-12						
45	Mille-lles.....	3-15						
46	Waterloo et Magog	39-00						
	Vallée de Missisquoi							
47	Comtés de l'Ouest	67-00						
48	Windsor et Annapolis.....	84-88						
	Embranchement de Windsor.....							
		11,691-15	22	59	20	60		

ACCIDENTS—Fin.

Numéro.	A l'ouvrage ou sur la voie, format. des convois.		Sortant les bras ou la tête par les fenêtres.		Attelant des wagons.		Collisions ou déraillements.		Passant ou étant sur la voie.		Explosions.		Frapant sur des ponts.		Autres causes.		Totaux.	
	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
	2	16	1	7	263	15	55	79	68	2	3	2	20	85	163	605		
72																		
28																		
29																		
30																		
31																		
32																		
33																		
34																		
35																		
36																		
37																		
38																		
39																		
40																		
41																		
42																		
43																		
44																		
45																		
46																		
47																		
48																		
	2	18	1	9	267	15	57	85	70	2	3	4	23	94	178	633		

No 10.—Etat indiquant les subventions accordées aux chemins de fer—construits et en voie de construction—par les gouvernements, 30 juin 1887.

Nom du chemin de fer.	Emprunt.		Total.		Boni.		Total.		Souscription d'actions ou d'obligations.		Total.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
GOUVERNEMENT FÉDÉRAL.												
Albert.....	15,000	00										
Albert-Sud.....							51,200	00				
Baie des Chaleurs.....							620,000	00				
Bououche et Moncton.....							102,400	00				
Canada-Atlantique.....							134,400	00				
Canada-Central.....							1,525,200	00				
Canadien du Pacifique.....							55,120,339	51				
Cap-Breton.....							85,090	62				
Caracette.....							224,000	00				
Central du Nouveau-Brunswick.....							128,000	00				
Prolongement-Est.....							1,284,495	76				
Elgin, Peticoctiac et Havelock.....							38,400	00				
Erie et Huron.....							96,000	00				
Esquimaît et Nanaimo.....							750,000	00				
Grand-Tronc.....												
Grand-Est.....	15,142,633	33										
Grand-Nord.....												
Intercolonial.....												
International.....												
Iroquale, Bancroft et Ottawa.....												
Joggins.....												
Kingston et Pembroke.....												
L'Ascension.....												
Colonisation du Lac Temiscamingue.....												
Montréal et Jonction de Champlain.....												
Montréal et Sorel.....												
Nanawec, Tamworth et Québec.....												
Nouveau-Brunswick et Prince-Edouard.....												
Northern et Western du Nouveau-Brunswick.....												
Northern et Jonction du Pacifique.....												
Central de la Nouvelle-Ecosse.....												
Oxford et New-Glasgow.....												
A reporter	15,157,633	33										
												108,318,615 31

N° 10.—ÉTAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les gouvernements—Fin.

Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Report		19,840,489 33		133,854,247 74		300,000 00
GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.						
Cie de chemin de fer et des Houillères d'Halifax et du Cap-Breton (Prolongement-Est)			643,545 00			
Joggins			38,200 00			
Central de la Nouvelle-Écosse			411,119 94			
Springhill et Parrsboro' (Cie de chemin de fer et des Houillères de Cumberland)			144,230 00			
Comtés de l'Ouest	50,000 00	50,000 00	679,100 00	1,916,194 94		
GOUVERNEMENT DU MANITOBA.						
Manitoba et le Nord-Ouest	739,000 00					
Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba	900,000 00			256,000 00		
Winnipeg et Sate-d'Hudson		1,639,000 00				
Total, aide des gouvernements		21,029,489 33		136,026,442 68		300,000 00

N° 10. — ETAT des subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités, 30 juin 1887.

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
ONTARIO.							
Desoronto	Cie de chemin de fer et de Navigation de la Baie de Quinté			5,000 00	5,000 00		
Diverses municipalités.	Buffalo et Lac Huron.			966,000 00	966,000 00		
Township de Cambridge.	Canada-Atlantique.			20,000 00	20,000 00		
Renfrew	Canada-Central.					30,000 00	
Horton	do					7,500 00	
Admiston	do					5,000 00	42,500 00
Sud du Canada.							
Comté d'Elgin	do			200,000 00	200,000 00		
Township de Townsend	do			30,000 00	30,000 00		
do Durham	do			15,000 00	15,000 00		
do Anderson	do			15,000 00	15,000 00		
Ville de Saint-Thomas	do			25,000 00	25,000 00		
Township de Malden	do			15,000 00	15,000 00		
Ville d'Amherstburg	do			15,000 00	15,000 00		
Norwich-Sud	do			7,500 00	7,500 00		
Northumberland et Durham	Cobourg, Peterboro' et Mar-mora			113,500 00	322,500 00		
Ontario-Central.							
Village de Trenton	do			10,000 00	113,500 00		
Village de Wellington	do			2,500 00			
Ville de Picton	do			21,000 00			
Comté du Prince-Edouard.	do			60,000 00	93,500 00		
Credit-Valley.							
do d'Oxford	do			200,000 00			
do de Wellington	do			135,000 00			
do de Waterloo	do			110,000 00			
do de Peel	do			70,000 00			
do d'Halton	do			70,000 00			
A reporter.				590,000 00	1,520,000 00		42,500 00

N^o 10. —Etat des subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités.—Fin.

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Emprunt.		Total.		Boni.	Total.		Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
		\$	cts.	\$	cts.		\$	cts.		
ONTARIO—Suite.										
Township d'Osborne.....	Report.....									
do de Hay.....	London, Huron et Bruce					\$ 32,500 00		\$ 5,270,596 00		\$ 192,500 00
do de Goderich.....	do					25,000 00				
do de E. Wyanosh.....	do					15,000 00				
do de Hallet.....	do					25,000 00				
do de Luckesmith.....	do					10,000 00				
do de Turberry.....	do					5,000 00				
do de Morris.....	do					10,000 00				
do de Stanley.....	do					20,000 00				
do de Clinton.....	do					10,000 00				
do d'Exeter.....	do					8,000 00				
do de Kincardine et Wigan.....	do					100,000 00				
Cité de London.....	do					50,000 00				
Township de Thorah.....	do					30,000 00				
Ville de Port-Hope.....	do					12,500 00				
Township d'Orillia Matchedash.....	do					21,370 85				
Ville d'Orillia.....	do					2,000 00				
Township de Fay.....	do					4,000 00				
Village d'Omence.....	do					30,000 00				
Township de Mars.....	do					12,500 00				
Ville de Peterborough.....	do					7,800 00				
do de Napanee.....	Napanee, Ramworth et Québec.....					100,000 00				
Village de Newburgh.....	do					30,000 00				
Township de Camden.....	do					15,000 00				
do de Sheffield.....	do					12,500 00				
Cité de Toronto.....	Nord.....					190,000 00				
Comté de Simcoe.....	do					200,000 00				
Ville de Barrie.....	do					100,000 00				
do d'Orillia.....	do					30,000 00				
Townships de Collingwood, Eu-	do					12,500 00				
prahasia et Saint-Vincent.....	do					99,480 00				
Cité d'Ottawa.....	Saint-Laurent et Ottawa.....					200,000 00				
Ville de Prescott.....	do					100,000 00				
do de Gananoque.....	Mille-Iles.....					150,000 00				
Cité de Toronto.....	Toronto et Mississingue.....					10,000 00				
Township de Scarborough.....	do					30,000 00				
do de Markham.....	do					50,000 00				
do d'Uxbridge.....	do					10,000 00				
do de Scott.....	do					50,000 00				
do de Brook.....	do					44,000 00				
do d'Eldon.....	do					16,000 00				
do de Bexley.....	do					15,000 00				
do de Somerville.....	do					2,000 00				
Townships de Luxton, Digby et	do					40,000 00				
Langford.....	do					45,000 00				
Ville d'Uxbridge.....	do					45,000 00				
Albion.....	Toronto, Grey et Bruce					30,000 00				
Oakdon.....	do					35,000 00				
Mono.....	do					15,000 00				
Amaranth.....	do					350,000 00				
Arthur.....	do					300,000 00				
Oranville.....	do					5,000 00				
Mount-Forest.....	do					15,000 00				
Toronto.....	do					5,000 00				
Comté de Grey (Groupe).....	do					35,000 00				
Owen-Sound.....	do					5,000 00				
Minto.....	do					5,000 00				
Howick.....	do					38,000 00				
Gornie et Wroter.....	do					5,000 00				
Teeswater.....	do					5,000 00				
Culross.....	do					5,000 00				
Turrberry.....	do					85,000 00				
Ville de Lindsay.....	do					25,000 00				
Village de Fenelon-Falls.....	do					22,000 00				
Tp. de Verulam et Somerville.....	do					54,000 00				
Comté d'Haliburton.....	do					10,000 00				
Fergus.....	Wellington, Grey et Bruce					40,000 00				
Peel.....	do					10,000 00				
Llora.....	do					40,000 00				
Mayboro.....	do					10,000 00				
Nichol.....	do					35,000 00				
Wallace.....	do					145,000 00				
A reporter.....										7,524,946 85

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Emprunt.		Total.		Boni.	Total.		Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
		\$	cts.	\$	cts.		\$	cts.		
ONTARIO—Suite.										
Township d'Osborne.....	Report.....									
do de Hay.....	London, Huron et Bruce					\$ 32,500 00		\$ 5,270,596 00		\$ 192,500 00
do de Goderich.....	do					25,000 00				
do de E. Wyanosh.....	do					15,000 00				
do de Hallet.....	do					25,000 00				
do de Luckesmith.....	do					10,000 00				
do de Turberry.....	do					5,000 00				
do de Morris.....	do					10,000 00				
do de Stanley.....	do					20,000 00				
do de Clinton.....	do					10,000 00				
do d'Exeter.....	do					8,000 00				
do de Kincardine et Wigan.....	do					100,000 00				
Cité de London.....	do					50,000 00				
Township de Thorah.....	do					30,000 00				
Ville de Port-Hope.....	do					12,500 00				
Township d'Orillia Matchedash.....	do					21,370 85				
Ville d'Orillia.....	do					2,000 00				
Township de Fay.....	do					4,000 00				
Village d'Omence.....	do					30,000 00				
Township de Mars.....	do					12,500 00				
Ville de Peterborough.....	do					7,800 00				
do de Napanee.....	Napanee, Ramworth et Québec.....					100,000 00				
Village de Newburgh.....	do					30,000 00				
Township de Camden.....	do					15,000 00				
do de Sheffield.....	do					12,500 00				
Cité de Toronto.....	Nord.....					190,000 00				
Comté de Simcoe.....	do					200,000 00				
Ville de Barrie.....	do					100,000 00				
do d'Orillia.....	do					30,000 00				
Townships de Collingwood, Eu-	do					12,500 00				
prahasia et Saint-Vincent.....	do					99,480 00				
Cité d'Ottawa.....	Saint-Laurent et Ottawa.....					200,000 00				
Ville de Prescott.....	do					100,000 00				
do de Gananoque.....	Mille-Iles.....					150,000 00				
Cité de Toronto.....	Toronto et Mississingue.....					10,000 00				
Township de Scarborough.....	do					30,000 00				
do de Markham.....	do					50,000 00				
do d'Uxbridge.....	do					10,000 00				
do de Scott.....	do					50,000 00				
do de Brook.....	do					44,000 00				
do d'Eldon.....	do					16,000 00				
do de Bexley.....	do					15,000 00				
do de Somerville.....	do					2,000 00				
Townships de Luxton, Digby et	do					40,000 00				
Langford.....	do					45,000 00				
Ville d'Uxbridge.....	do					45,000 00				
Albion.....	Toronto, Grey et Bruce					30,000 00				
Oakdon.....	do					35,000 00				
Mono.....	do					15,000 00				
Amaranth.....	do					350,000 00				
Arthur.....	do					300,000 00				
Oranville.....	do					5,000 00				
Mount-Forest.....	do					15,000 00				
Toronto.....	do					5,000 00				
Comté de Grey (Groupe).....	do					35,000 00				
Owen-Sound.....	do					5,000 00				
Minto.....	do					5,000 00				
Howick.....	do					38,000 00				
Gornie et Wroter.....	do					5,000 00				
Teeswater.....	do					5,000 00				
Culross.....	do					5,000 00				
Turrberry.....	do					85,000 00				
Ville de Lindsay.....	do					25,000 00				
Village de Fenelon-Falls.....	do					22,000 00				
Tp. de Verulam et Somerville.....	do					54,000 00				
Comté d'Haliburton.....	do					10,000 00				
Fergus.....	Wellington, Grey et Bruce					40,000 00				
Peel.....	do					10,000 00				
Llora.....	do					40,000 00				
Mayboro.....	do					10,000 00				
Nichol.....	do					35,000				

N^o 10.—*Extra* indiquant les subventions accordées aux chemins de fer construits et en voie de construction par les gouvernements et les municipalités—30 juin 1887—*Fin*.

SOMMAIRE.

	Emprunt.		Total.		Boni.		Total.		Souscription d'actions ou d'obligations.		Total.		Grands totaux.		
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	
<i>Gouvernements.</i>															
Fédéral	15,591,533	33			117,828,621	20							138,420,154	53	
Ontario	26,000	00			5,921,007	52							6,947,007	52	
Québec	3,722,986	00			6,174,984	02							9,897,970	02	
Nouveau-Brunswick					3,929,665	00			300,000	00			4,229,665	00	
Nouvelle-Ecosse	50,000	00			1,916,94	94							1,966,94	94	
S. Manitoba	1,639,000	00			256,000	00							1,895,000	00	
			21,029,489	33			136,026,442	68				300,000		157,355,932	01
<i>Municipalités</i>															
Ontario	300,000	00			8,529,041	78							9,501,541	78	
Québec	2,434,000	00			388,024	00							4,190,024	00	
Nouveau-Brunswick	23,000	00			233,500	00							316,500	00	
Nouvelle-Ecosse					160,000	00							250,000	00	
Manitoba					585,860	00							585,860	00	
Colombie-Britannique					37,500	00							37,500	00	
Territoires du Nord-Ouest					35,000	00							35,000	00	
			2,757,000	00			9,958,665	78				2,200,500		14,916,165	78
			23,786,489	33			145,985,108	46				2,600,500		172,272,087	79