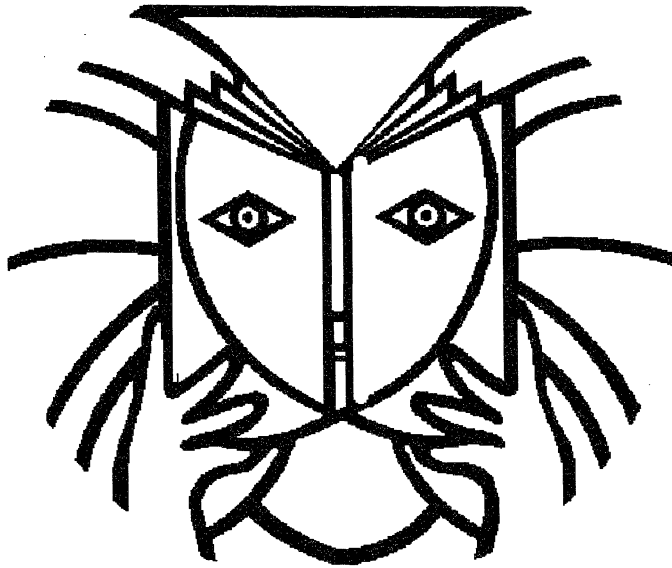




National Library  
of Canada

Bibliothèque nationale  
du Canada



***Microfilmed 2001***

*for the*

***Rare Books Collection***

*of the*

***NATIONAL LIBRARY  
OF CANADA***

***OTTAWA***

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

***Microfilmé 2001***

*pour la*

***Collection des Livres rares***

*de la*

***BIBLIOTHÈQUE NATIONALE  
DU CANADA***

***OTTAWA***

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

# DOCUMENTS DE LA SESSION.

---

VOLUME III.

---

SECONDE SESSION DU HUITIÈME PARLEMENT

DE LA

## PROVINCE DU CANADA.

---

Session 1864.

---



---

VOLUME XXIII.

---

---

IMPRIMÉS POUR LES ENTREPRENEURS PAR HUNTER, ROSE ET LEMIEUX, RUE STE. URSULE, QUÉBEC.

---

---

# LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION.

VOL. XXIII.—SESS. 1864.

## CLASSÉS PAR ORDRE ALPHABETIQUE.

Agriculture .....	(No. 32.)	Harston, M.....	(No. 18.)
Armes et accoutrements .....	(No. 13.)	Iles Manitoulines.....	(No. 53.)
Assurance, compagnies d' .....	(No. 7.)	Importations, E. U.....	(No. 25.)
Banques .....	(No. 7.)	Institutions charitables.....	(No. 9.)
Banque de Montréal.....	(No. 54.)	Inventions françaises.....	(No. 29.)
Banque du Haut-Canada.....	(No. 21.)	Instruction publique.....	(No. 63.)
Banque d'Ontario,.....	(No. 51.)	Joliette.....	(No. 59.)
Baptêmes .....	(No. 10.)	Licences d'auberge .....	(No. 30.)
Biens des Jésuites.....	(No. 16.)	Maisons de la Trinité.....	(No. 8.)
Binga, Anthony.....	(No. 64.)	Maître-général des postes.....	(No. 1.)
Bois exporté aux Etats-Unis....	(No. 25.)	Milice.....	(No. 13.)
Bolduc, M.....	(No. 18.)	Mines et terrains miniers.....	(No. 52.)
Budget .....	(No. 41.)	Montréal, prison de.....	(No. 23.)
Bureaux publics, papeterie, etc.	(No. 68.)	Montréal, chem. à barrières de...	(No. 36.)
Canaux.....	(No. 40.)	Municipalités, B..C.....	(No. 56.)
Casernement .....	(No. 71.)	Navigation et revenu.....	(No. 19.)
Chemins de Marais.....	(No. 22.)	Obligations et cautionnements....	(No. 14.)
Chemins de colonisation.....	(No. 31.)	Officiers publics.....	(No. 58.)
Chemin de fer Intercolonial.....	(No. 27.)	Officiers du revenu et de l'excise	(No. 34.)
Chemin planchéié d'Hamilton et		Ottawa, édifices provinciaux.....	(No. 50.)
Brantford .....	(No. 37.)	Owen Sound .....	(No. 35.)
Chemins de fer.....	(No. 15.)	Palais de justice, Richelieu.....	(No. 55.)
Coffin, M .....	(No. 44.)	Pêche, stations de .....	(No. 42.)
Commerce et Navigation.....	(No. 3.)	Pénitencier .....	(No. 67.)
Commis. du havre de Montréal.	(No. 57.)	Petielere, Clément.....	(No. 49.)
Commis. du havre de Québec....	(No. 66.)	Prisons .....	(No. 39.)
Comptes publics.....	(No. 2.)	Procureurs de comté.....	(No. 11.)
Cotton, M.....	(No. 18.)	Rapports municipaux.....	(No. 48.)
Crédits .....	(No. 61.)	Régistrateurs .....	(No. 6.)
Delisle, Bréhaut et Schiller.....	(No. 43.)	Rivière au Sable .....	(No. 73.)
Eager, B.....	(No. 69.)	Robtson, Thomas.....	(No. 33.)
Employés public, démission des.	(No. 18.)	Roblin, M.....	(No. 18.)
Exportations, E. U.....	(No. 25.)	Saguenay.....	(No. 26.)
Fergus, James.....	(No. 33.)	Sandford Fleming .....	(No. 27.)
Fortune, sherif .....	(No. 36.)	Sharples, M.....	(No. 18.)
Gibson, Peter L.....	(No. 65.)	Shepherd, George.....	(No. 48.)
Grains de semence .....	(No. 24.)		
Hammond, M.....	(No. 18.)		
Harcourt, M.....	(No. 18.)		

Service postal par le chemin de fer G. T..... (No. 28.)	Travaux publics..... (No. 4.)
Service postal par voie de mer... (No. 28.)	Université, Toronto..... (No. 60.)
Sinclair et O'Hanley..... (No. 20.)	Volontaires..... (No. 13.)
Statistiques..... (No. 12.)	Wallace, mines de..... (No. 52.)
Sydenham, rivière..... (No. 53.)	Wolfe, comté de..... (No. 31.)
Talfourd, M..... (No. 18.)	York, chemins d'..... (No. 47.)
Tassé, Didace..... (No. 17.)	
Terres de la couronne..... (No. 5.)	
Territoire du nord-ouest..... (No. 62.)	

## LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION.

### DISPOSÉS PAR NUMERO ET EN VOLUMES.

#### MATIERES DU VOLUME NO. 1.

- No. 1..... MAITRE-GENERAL DES POSTES :—Rapport pour 1863.  
 No. 2..... COMPTES PUBLICS du CANADA : pour 1863.

#### MATIERES DU VOLUME NO. 2.

- No. 3..... COMMERCE et NAVIGATION du CANADA :—Tableaux du, pour '63.  
 No. 4..... TRAVAUX PUBLICS :—Rapport du commissaire des, pour 1863.  
 No. 5..... TERRES DE LA COURONNE :—Rapport du commissaire des, pour '63.

#### MATIERES DU VOLUME NO. 3.

- No. 6..... REGISTRATEURS :—Etat des honoraires des, pour 1863.  
 No. 7..... BANQUES :  
                   BANQUES D'EPARGNE :  
                   COMPAGNIES D'ASSURANCE : } Rapports et états des.  
 No. 8..... MAISONS de la TRINITE de QUEBEC et MONTREAL :—Comptes des, pour 1863.  
 No. 9..... INSTITUTIONS CHARITABLES :—Rapports des, pour 1863.  
 No. 10..... BAPTEMES, MARIAGES et SEPULTURES :—Etat des, pour 1863.  
                   (Pas imprimé.)  
 No. 11..... PROCUREURS de COMTÉ :—Etat des honoraires des. (Pas imprimé.)  
 No. 12..... DIVERSES STATISTIQUES du CANADA pour 1863.—(Pas imprimées.)  
 No. 13..... MILICE :—Rapport du ministre de la milice, pour 1863.

- No. 13..... INSPECTION des CORPS de VOLONTAIRES :—Etat des frais de l'—  
(*Pas imprimé.*)  
ASSISTANCE des VOLONTAIRES aux EXERCICES :—Rapport sur l'.  
(*Pas imprimé.*)  
ARMES et ACCOUTREMENTS fournis par les AUTORITES IMPE-  
RIALES :—Etat des.  
INSPECTION des CORPS de VOLONTAIRES :—Rapports d'officiers  
de l'armée régulière de Sa Majesté.
- No. 14..... OBLIGATIONS et CAUTIONNEMENTS :—Tels qu'enregistrés jus-  
qu'au 19 février 1864.—(*Pas imprimés.*)
- No. 15..... COMPAGNIES de CHEMINS de FER :—Rapports des, pour 1863.
- No. 16..... BIENS des JESUITES :—Etat des, pour 1863.
- No. 17..... DIDACE TASSÉ :—Accusations contre.—(*Pas imprimées.*)
- No. 18..... M. HARSTON et autres, MAITRES DE POSTE :—Destitution de.—  
(*Pas imprimé.*)  
EMPLOYES PUBLICS :—Destitués depuis le 25 mai 1862.—(*Pas  
imprimé.*)  
M. HAMMOND :—Destitution de.—(*Pas imprimé.*)  
M. SHARPLES :—Destitution de.—(*Pas imprimé.*)  
M. BOLDUC :—Destitution de.—(*Pas imprimé.*)  
M. COTTON :—Destitution de.—(*Pas imprimé.*)  
M. PHILIP J. ROBLIN et M. BEAMSTER :—Destitution de.—(*Pas  
imprimé.*)  
M. TALFOURD :—Destitution de.—(*Pas imprimé.*)
- No. 19..... AMELIORATIONS faites à la NAVIGATION et REVENU en prove-  
nant :—Dépenses des.
- No. 20..... MM. SINCLAIR et O'HANLEY :—Arpentages de terres publiques.—  
(*Pas imprimés.*)
- No. 21..... BANQUE DU HAUT-CANADA :—Transfert des comptes publics de  
cette banque à la banque de Montréal.
- No. 22..... CHEMINS de MARAIS :—Renseignements sur les.—(*Pas imprimés.*)
- No. 23..... PRISON de MONTRÉAL :—Correspondance du Dr. Beaubien—régime  
médical.
- No. 24..... GRAINS de SEMENCE :—Donnés au canton de Gallières.—(*Pas imprimé.*)
- No. 25..... EXPORTATIONS :—Bois exporté aux Etats-Unis.  
IMPORTATIONS des ETATS-UNIS :—Valeur des.
- No. 26..... SAGUENAY, DISTRICT du :—Rapports des explorations.—(*Pas imprimés.*)
- No. 27..... CHEMIN de FER INTERCOLONIAL :—Documents au sujet du.  
SANDFORD FLEMING :—Instructions d'explorations.
- No. 28..... SERVICE POSTAL par le GRAND TRONC.  
SERVICE POSTAL par voie de MER :—Rapports, etc., depuis le 1er mai 1863.

- No. 29..... INVENTIONS FRANÇAISES :—Recherches sur les, par Charles Lindsay.—(*Pas imprimé.*)
- No. 30..... LICENCES D'AUBERGE :—Rapport de l'émission de, depuis 1860.—(*Pas imprimé.*)
- No. 31..... CHEMINS de COLONISATION :—Octrois gratuits sur les.—(*Pas imprimé.*)  
COMTE de WOLFE :—Somme prise du fonds de colonisation par ce comté.—(*Pas imprimé.*)
- No. 32..... AGRICULTURE :—Rapport du ministre de l', pour 1863.
- No. 33..... THOMAS ROBERTSON :—Ses comptes comme procureur de comté pour Wentworth, et pour péages perçus sur le chemin de Dundas et Waterloo.—(*Pas imprimé.*)  
JAMES FERGUSON :—Ses comptes pour l'élection de la division Ste. Claire.—(*Pas imprimé.*)
- No. 34..... OFFICIERS du REVENU et de l'EXCISE, HASTINGS :—Rapports des.—(*Pas imprimés.*)
- No. 35..... OWEN SOUND :—Etat des sommes perçues et dépensées par la corporation de.—(*Pas imprimé.*)
- No. 36..... CHEMINS A BARRIERES de MONTREAL :—Comptes des syndics.
- No. 37..... BLOC A., sur le CHEMIN PLANCHÉIÉ d'Hamilton et Brantford :—Rapport concernant le contrat de vente.—(*Pas imprimé.*)
- No. 38..... SHERIF FORTUNE :—Rapport de la commission chargée de s'enquérir de certaines accusations portées contre lui.—(*Pas imprimé.*)
- No. 39..... PRISONS, ASILES, etc.:—Rapport annuel des Inspecteurs des, pour 1863.
- No. 40..... CANAUX de WELLAND et du ST. LAURENT :—Rapport des droits de tonnage perçus.
- No. 41..... BUDGET du CANADA :—Pour le semestre expiré le 30 juin 1864.  
BUDGET du CANADA :—Pour l'année expirant le 30 juin 1865.  
do SUPPLEMENTAIRE.
- No. 42..... STATIONS DE PECHE :—Renseignements sur les.—(*Pas imprimés.*)
- No. 43..... DELISLE, BREHAUT et SCHILLER :—Rapport des commissaires-enquêteurs sur la conduite de.—(*Pas imprimé.*)
- No. 44..... M. COFFIN :—Relatif à sa demande de congé d'absence.—(*Pas imprimé.*)
- No. 45..... MICHAEL HARTCOURT :—Relatif à la vente de certains lots dans Seneca.—(*Pas imprimé.*)
- No. 46..... GEORGE SHEPHERD :—Etat de toutes les sommes à lui dues ou payées à son ordre.
- No. 47..... CHEMINS d'YORK :—Etat des recettes et dépenses.
- No. 48..... RAPPORTS MUNICIPAUX, en partie, Bas-Canada.—(*Pas imprimés.*)

- No. 49..... CLEMENT PETITCLERC : Documents relatifs à l'enquête tenue sur le corps de.—(*Pas imprimés.*)
- No. 50..... EDIFICES PROVINCIAUX, OUTAOUAIS :—Progrès des travaux.  
EDIFICES PROVINCIAUX, OUTAOUAIS :—Correspondance avec les entrepreneurs avant 1861. (*Pas imprimée.*)  
EDIFICES PROVINCIAUX, OUTAOUAIS :—Relatif à l'éclairage au gaz.—(*Pas imprimé.*)
- No. 51..... BANQUE D'ONTARIO :—Affaires avec le gouvernement.
- No. 52..... RICHESSES MINERALES :—Documents sur les. (*Pas imprimés.*)  
AGENTS DES MINES :—Instructions aux.  
TERRAINS sur les LACS HURON et SUPERIEUR :— Relatif aux.  
MINES DE WALLACE :—Rapport sur les. (*Pas imprimé.*)
- No. 53..... ILES MANITOULINES :—Correspondance sur les. [*Pas imprimé.*]  
RIVIERE SYDENHAM :—Réserves des Sauvages sur la. (*Pas imprimé.*)  
SAUVAGES :—Protestation des, relatif au traité de McDougall. (*Pas imprimée.*)
- No. 54..... BANQUE de MONTREAL :—Achat de change sterling de la.
- No. 55..... PALAIS de JUSTICE de RICHELIEU :—Correspondance relative au. (*Pas imprimée.*)
- No. 56..... MUNICIPALITES du BAS-CANADA :—Fonds avancés aux.
- No. 57..... COMMISSAIRES du HAVRE de MONTREAL :—Actes des.  
COMMISSAIRES du HAVRE de MONTREAL :—Au sujet d'un quai à l'embouchure du canal Lachine, etc. (*Pas imprimé.*)  
COMMISSAIRES du HAVRE de MONTREAL :—Affaires financières des.
- No. 58..... EMPLOYES PUBLICS :—Renseignements relatifs à leur origine et salaires.  
EMPLOYES, DEPARTEMENT des TRAVAUX PUBLICS :—Informations relatives aux dépenses sur les travaux publics.  
EMPLOYES PUBLICS :—Nommés depuis le 30 mars 1864.
- No. 59..... JOLIETTE :—Procédures durant les termes criminels. (*Pas imprimé.*)
- No. 60..... UNIVERSITÉ de TORONTO :—Rapport annuel du conseil du collège.  
do do Rapport du Sénat de l' pour 1862-63.
- No. 61..... CREDITS :—Balances des crédits non encore payées. (*Pas imprimées.*)
- No. 62..... TERRITOIRE du NORD-OUEST :—Relatif aux relations postales ou commerciales.
- No. 63..... INSTRUCTION PUBLIQUE, BAS-CANADA :—Rapport du surintendant de l', 1863.  
INSTRUCTION PUBLIQUE, HAUT-CANADA :—Rapport du surintendant de l', 1863. (*Imprimé en anglais seulement.*)



---

No. 64.....	ANTHONY BINGA :—Sa plainte contre le shérif d'Essex. — ( <i>Pas imprimée.</i> )
No. 65.....	PETER L. GIBSON, A. P. :—Rapport sur les forges de Marmora. —( <i>Pas imprimé.</i> )
No. 66.....	COMMISSAIRES du HAVRE de QUEBEC :—Relatif aux affaires des.
No. 67. ....	PENITENCIER PROVINCIAL :—Etat des décès au.—( <i>Pas imprimé.</i> )
No. 68.....	BUREAUX PUBLICS ;—Sommes payées pour annonces, impressions, etc.—( <i>Pas imprimé.</i> )
No. 69.....	B. EAGER :—Correspondance avec l'assistant-maitre de poste d'Hamilton pour un congé d'absence, etc.—( <i>Pas imprimée.</i> )
No. 70.....	VENTES de TERRE sur le côté sud du St. Laurent.—( <i>Pas imprimé.</i> )
No. 71.....	PECHERIES :—Navires pêcheurs américains.
No. 72.....	CASERNES :—Logement pour les troupes de Sa Majesté.
No. 73.....	RIVIERE-AU-SABLE :—Vente d'un site de moulin sur la.

---

## No. 6.

ÉTAT des honoraires et émoluments reçus par les registrateurs dans le Haut-Canada, conformément à la 76e section, chap. 59, des statuts refondus du Haut-Canada, pour l'année 1863.

COMTÉ.	Nom du Régistrateur.	Recettes totales.	Dépenses.	Recettes.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Norfolk.....	F. S. Walsh.....	1305 18½		
Renfrew.....	James Morris.....	423 05		
Wellington.....	James Webster.....	3619 25		
Simcoe.....	George Lount.....	3912 12	1230 00	2682 12
Kingston (Cité).....	W. G. Draper.....	511 25		
Peel.....	S. Brega.....	1534 75		
Victoria.....	H. Dunsford.....	2013 15		
Grey.....	Thomas Lunn.....	2068 40		
Northumberland, division ouest.....	G. S. Boulton.....	1134 50	500 00	634 50
Lincoln.....	John Powell.....	1616 85		
Peterborough.....	Charles Rubidge.....	1522 32	720 00	802 32
Durham.....	Geo. Ward.....	1225 82	470 00	755 82
Elgin.....	John McKay.....	1787 53	600 00	1167 53
York, division nord.....	James J. Pearson.....	1520 91		
Bruce.....	N. Hammond.....	1660 93		
Haldimand.....	Agnew Farrell.....	1241 82		
Frontenac.....	James Durand.....	1072 75	400 00	672 75
York.....	John Ridout.....	3653 98		
Ontario.....	J. H. Perry.....	2585 65	1077 50	1508 13
Huron.....	John Galt.....	4016 50		
Durham, division ouest.....	Robert Armour.....	1511 83		
Stormont.....	George C. Wood.....	658 03½		
Prince Edouard.....	John P. Roblin.....	936 14		
Welland.....	D. D. Everardo.....	1708 81	1125 00	583 81
Leeds.....	David Jones.....	1501 00		

## No. 7.

## ÉTATS DES BANQUES.

## LA BANQUE DU PEUPLE.

PASSIF.		\$ cts.
Billets à ordre en circulation ne portant pas intérêt.....		\$158,180 00
Lettres de change en circulation ne portant pas intérêt.....		
Billets de banque en circulation portant intérêt.....		
Balance due aux autres banques.....	7,005 19	
Montant déposé ne portant pas intérêt.....	326,685 34	
Montant déposé portant intérêt.....	264,716 51	
Total du passif.....	\$756,587 04	
ACTIF.		
Espèces et lingots.....	\$124,150 00	
Immeubles et autres propriétés de la banque.....	50,272 99	
Effets du gouvernement.....	157,008 71	
Billets à ordre et billets des autres banques.....	61,469 66	
Balances dues par les autres banques.....	47,791 30	
Montant des billets et lettres de change escomptés.....	1,969,156 61	
Autres créances de la banque non comprises sous les chefs ci-dessus.....	115,202 24	
Total de l'actif.....	\$2,525,051 51	

B. LEMOINE, *Cassier.*

## BANQUE D'ÉPARGNE DE NORTHUMBERLAND ET DURHAM.—1er décembre 1863.

	\$	cts.
Total des dépôts, de quatre cent onze déposants, y compris l'intérêt de 5 pour cent par année.....	57721	97
<b>ACTIF.</b>		
Deniers déposés dans la banque de Toronto, agence de Cobourg .....	6818	89
Actions de la banque de Toronto, au pair.....	26700	00
do d'Ontario do .....	20000	00
do Commerciale do .....	1000	00
Débitures du havre de Cobourg émises par acte du parlement.....	3000	00
Primes payées sur l'achat des actions.....	593	52
Intérêt accumulé sur placements au 1er déc. 1863, payé le 1er janvier 1864.....	1083	59
<b>Total de l'actif.....</b>	<b>59196</b>	<b>00</b>
Montant des créances, tel que ci-dessus.....	57721	97
Surplus comme fonds d'amortissement.....		1474 03
Montant de l'intérêt reçu sur placements, année 1863.....	\$4301	00
Montant des dépenses de la banque, année 1863.....	1011	54

DAVID BURN, Actuaire.

Cobourg, Canada Ouest,  
6 février 1864.

## BANQUE D'ÉPARGNE DE LA CITÉ ET DU DISTRICT DE MONTREAL.

	\$	c.	\$	c.
<b>PASSIF.</b>				
Montant dû aux déposants.....			981562	22
Do sur la propriété de la banque .....			11851	94
Do à diverses personnes n'étant pas déposants.....			2384	00
			995798	16
<b>ACTIF.</b>				
Montant prêté sur billets endossés et garantis par des effets publics.....			332941	16
Montant placé en effets publics, savoir :				
Débitures de la cité de Montréal.....	225482	00		
Débitures du Canada, à 6 pour cent, courant.....	73661	17		
Do 5 pour cent, sterling.....	98222	22		
Do droits seigneuriaux.....	1047	00		
Chemin de fer Champlain et St. Laurent, 1re hypothèque, bons privilégiés.....	67179	46		
Havre de Montréal, bons portant 7 pour cent.....	2000	00		
			467591	85
Placements dans les banques, savoir :				
Banque du Peuple, Montréal.....	35049	16		
Banque de la Cité, Montréal.....	17139	40		
Banque de Montréal.....	15562	83		
Banque d'Ontario, Bowmanville.....	8053	33		
Banque Commerciale du Canada.....	2500	00		
			78304	72
Montant prêté aux religieuses de l'Hôtel-Dieu, garanti par bon et hypothèque.....			35283	68
Vente d'une partie de la propriété de la banque, garantie par bailleur de fonds et hypothèque.....			7000	00
Montant garanti par hypothèque sur biens-fonds (fait pour un objet spécial) se rattachant à la bâtisse.....			5700	00
Propriété foncière occupée par la banque.....			23382	10
Montants déposés portant 4 et 5 pour cent d'intérêt :				
Banque du Peuple, 4 pour cent.....	20266	66		
Banque Commerciale, 4 do .....	26000	00		
Banque Melson, 4 do .....	20200	00		
Banque d'Ontario, 4 do .....	20066	66		
Do 5 do .....	44019	34		
Banque de la Cité 4 do .....	27112	50		
			151665	16
Meubles de bureau.....			700	00
			\$1104568	67

## Banque d'Épargne de la cité et du district de Montréal.—(Suite.)

		\$ cts.
Montant de l'intérêt durant l'année.....		58766 18
Dépenses pour l'année.....		10421 40
Nombre de déposants.....	3813	

Nous, soussignés, actuaire et directeurs de la banque d'Épargne de la cité et du district de Montréal, déclarons sous serment que l'état ci-dessus est correct, au meilleur de notre connaissance et croyance.

E. J. BARBEAU, Actuaire,  
A. LAROQUE,  
HENRY MULHOLLAND,  
WILLIAM WORKMAN,

A. M. DELISLE,  
EDWIN ATWATER,  
HENRY STARNES,  
EDW. MURPHY,

Assermenté devant moi, à Montréal, le 22 février 1894.

HENRY JUDAH, J. P.

## BANQUE D'ÉPARGNE ET DE PREVOYANCE DE QUEBEC.

	\$ cts.	\$ cts.
Placements en actions de banque, savoir :		
Actions de la banque du Peuple.....	10,650 00	
do banque de Québec.....	49,500 00	
do banque du Haut-Canada.....	12,990 00	
do banque de Toronto.....	9,000 00	
do banque Nationale.....	6,000 00	
Mis à intérêt dans la banque de Québec.....		88,140 00
Placements en effets publics ou prêts garantis par ces prêts :		39,717 87
Débentures de l'aqueduc de Montréal.....	52,800 00	
do corporation de Québec.....	52,000 00	
do provinciales.....	2,387 40	
do Hamilton.....	74,000 00	
do London.....	56,000 00	
do Woodstock.....	8,000 00	
do Middlesex.....	27,400 00	
do havre de Montréal.....	15,800 00	
do Hastings.....	4,045 00	
do havre de Québec.....	63,000 00	
do corporation de Montréal.....	26,000 00	
do aqueduc de Québec.....	14,000 00	
do chemins à barrières de Montréal.....	120,000 00	
do Kamouraska.....	240 00	
do pont Dorchester.....	2,500 00	
Nombre de déposants.....	3080	523,172 40
Total des dépôts.....		611,911 29
Montant de l'intérêt durant l'année.....		25,568 03
Dépenses de la banque durant l'année.....		5,338 45

Nous, les soussignés, déclarons sous serment que l'état ci-dessus est juste et vrai, au meilleur de notre connaissance et croyance.

Syndics. { CHRISTIAN WURTELE, MATTHEW G. MOUTAIN,  
W. HOSSACK, HENRY S. SCOTT,  
JOHN PATERSON, J. H. FLINT,  
EDWARD POSTON, JONH S. FRY.

GEORGE VEASEY,  
Caissier.

Assermenté devant moi, à Québec, le septième jour de mars, dans l'année de Notre Seigneur mil huit cent quatre-vingt-neuf.

THOMAS F. DICKENSON, J.P.

## COMPAGNIES D'ASSURANCES.

## COMPAGNIE D'ASSURANCE DITE QUEEN.

	\$	c.	\$	c.
Capital, sur lequel on a demandé \$467,268.45 .....			4,866	070
<b>ACTIF.</b>				
En caisse.....			282	76
En caisse et aux banques .....			221,521	93
Balances dues par les comp. succ. et agents, y compris les primes non payées, etc. ....			45,497	81
Montant garanti sur hypothèque.....			115,718	88
Montant garanti par bons entre les mains de la compagnie :				
Bons des commissaires des améliorations, Birkenhead.....	19078	31		
do dock de Mersey et bureau du havre.....	74289	72		
do chemin de fer de Birkenhead.....	34066	69		
do compagnie du gaz et de l'eau de Birkenhead .....	14600	01		
do corporation de Liverpool.....	9733	34		
do chemin de fer Great Western de Midland.....	14600	01		
do canadiens à 5 pour cent.....	51355	53		
do chemin de fer Grand Occidental .....	14600	01		
Meubles, etc., aux principaux bureaux et succursales, timbres de polices, etc.....			232,323	62
Montant garanti sur débetures de chemin de fer et autres effets et actions, dont le prix du marché est de 15 p. cent et au-dessus, en sus des sommes prêtées.....			10,623	64
Montant placé pour l'achat de réversions .....			78,076	68
Montant sur prêt gar. sur des polices sur la vie, et sur effets collatér. personnels..			6,836	40
Montant avancé sur des actions dans des sociétés de bâtisse, avec des effets collatéraux personnels .....			45,546	05
			68,133	38
<b>PASSIF.</b>				
			\$824,561	15
Dettes dues à d'autres bureaux .....			5,773	79
Loyer et comptes non reçus .....			3,510	75
Pertes dues et non payées.....			Nil.	
do réglées, mais pas encore dues.....			20,255	99
do en litige, attendant règlement .....			12,785	77
do non reconnues .....			Nil.	
Droits dus au gouvernement.....			18,096	16
			\$60,422	46
Primes, gain.....			205,276	56
Primes, sans gain .....			136,851	04
Primes reçues durant l'année.....			\$342,127	60

CITÉ DE MONTRÉAL, } Alexander Mackenzie Forbes, étant dûment assermenté, dépose et  
 Savoir : } dit : Qu'il est le secrétaire et agent général de la dite compa-  
 gnie, et que le 6e jour d'octobre 1863 dernier, tout l'actif ci-dessus détaillé était la pro-  
 priété absolue de la dite compagnie, et que l'état ci-dessus est un état complet et exact des  
 affaires de la dite compagnie au 6 d'octobre dernier, au meilleur de sa connaissance et  
 croyance.

A. M. FORBES.

Attesté sous serment devant moi, ce 27e jour de janvier 1864.

T. DOUCET, J. P.

COMPAGNIE D'ASSURANCE ÆTNA.

ACTIF.		Valeur au pair.		Cours du marché.	
		\$	cts.	\$	cts.
Immeubles non grevés.....				87963	18
En caisse et à la banque .....				7669	38
Argent entre les mains des agents et autres personnes.....				139903	36
Bons hypothécaires, 8 pour cent, intérêt semi-annual.....		10000	00		
do do 7 do do do .....		217500	00	227650	00
do do 6 do do do .....		131000	00	139240	00
do de la cité de Rochester 7 do do do .....		25000	00	28000	00
do aqueduc de la cité de Brocklyn 6 do do do .....		25000	00	27500	00
do do cité de Jersey ...6 do do do .....		50000	00	53000	00
do de la cité de Hartford 6 do do do .....		38000	00	41800	00
Script de la cité de Hartford 6 do do do .....		21000	00	21000	00
Bons de la ville de Hartford 6 do annuel do .....		60000	00	66000	00
do de la cité de New-York 6 do trimestriel do .....		75000	00	81000	00
Actions des E.-Unis de 1864 à 1874 5 do semi-annual do .....		205000	00	205000	00
do do 1881 6 do do do .....		125000	00	137500	00
do do 1882 [5-20's]6 do do do .....		160000	00	161600	00
Bons de la trésorerie des Etats-Unis 7 3-10 do do do .....		57300	00	63043	00
Fonds de l'Etat du Connecticut 6 do do do .....		50000	00	55000	00
do Rhode Island 6 do do do .....		50000	00	54000	00
do Ohio 6 do do do .....		100000	00	108000	00
do Kentucky 6 do do do .....		10000	00	10400	00
do Michigan 6 do do do .....		25000	00	25500	00
do New Jersey 6 do do do .....		15000	00	15000	00
do New-York 6 do trimestriel do .....		31000	00	35650	00
do Indiana 2½ do semi-annual do .....		76000	00	45600	00
Script de l'Etat du Connecticut 6 do intérêt .....		50000	00	50000	00
Compagnie d'assurance mutuelle de l'Atlantique, Scrip de 1862 et 1863 .....				18699	00
50 actions de la compagnie de la rivière Connecticut .....		5000	00	1250	00
500 do compagnie du chemin de fer de Hartford et New Haven .....		50000	00	100000	00
300 do compagnie du chemin de fer de la rivière Connecticut.....		30000	00	31500	00
107 do compagnie du chemin de fer de Boston et Worcester.....		10700	00	14552	00
50 do Citizens' Banque, Waterbury, Conn.....		5000	00	5150	00
50 do Stafford do Stafford Springs, Conn .....		5000	00	5000	00
36 do Eagle do Providence, R.I.....		1800	00	1800	00
200 do Revere do Boston, Mass.....		20000	00	20600	00
100 do Fonds de sûreté do do .....		10000	00	10200	00
200 do Banque de l'état du Missouri St. Louis, Mo.....		20000	00	16000	00
100 do Merchants' Banque do do .....		10000	00	8000	00
200 do Mechanics' do do .....		20000	00	16000	00
400 do Farmers' and Mechanics' do Philadelphia, Pa.....		20000	00	22800	00
140 do Ætna do Hartford, Conn.....		14000	00	14560	00
100 do Banque du comté de Hartford do do .....		5000	00	5500	00
200 do Cité Banque do do do .....		20000	00	22400	00
100 do Charter Oak do do do .....		10000	00	10000	00
200 do Exchange do do do .....		10000	00	10000	00
440 do Farmers' and Mechanics' do do do .....		44000	00	53240	00
500 do Hartford do do do .....		50000	00	71000	00
100 do Merchants' and Manufacturers' do do do .....		10000	00	10600	00
300 do Phoenix do do do .....		30000	00	35400	00
250 do State do do do .....		25000	00	31250	00
150 do Connecticut River Banking Co. do do .....		7500	00	11250	00
400 do American Exchange Banque cité de New York .....		40000	00	43200	00
300 do Banque de l'Amérique do do .....		30000	00	38100	00
800 do Broadway Banque do do do .....		20000	00	34000	00
800 do Butchers' and Drovers' do do do .....		20000	00	25000	00
100 do Hanover do do do .....		10000	00	10000	00
100 do Cité do do do .....		10000	00	15000	00
200 do Banque du Commerce do do do .....		20000	00	20600	00
100 do Banque de "the Commonwealth" do do do .....		10000	00	10000	00
300 do Importers' and Traders' Banque do do .....		30000	00	33000	00
100 do Mercantile do do do .....		10000	00	13000	00
200 do Market do do do .....		20000	00	20400	00
1200 do Mechanics' do do do .....		30000	00	34500	00
200 do Merchants' Exchange do do do .....		10000	00	10000	00
400 do Metropolitan do do do .....		40000	00	46000	00
820 do Merchants' do do do .....		41000	00	43460	00
400 do Banque de la Cie. de Manhattan do do do .....		20000	00	28000	00
300 do Nassau Banque do do do .....		30000	00	31800	00
200 do North River do do do .....		10000	00	10800	00

Compagnie d'Assurance *Ætna*.—*Suite*.

ACTIF.		Valeur au pair.		Cours du marché.	
		\$	cts.	\$	cts.
300 actions, banque de New-York	Fonds cité de New-York.....	30000	00	36000	00
200 do do Amérique dn Nord	do do do .....	20000	00	21000	00
200 do do République	do do do .....	20000	00	21000	00
400 do de Ocean	do do do .....	20000	00	19200	00
400 do do Peuple	do do do .....	10000	00	10000	00
500 do do Phoenix	do do do .....	10000	00	10900	00
400 do do Union	do do do .....	20000	00	23000	00
150 do comp. d'assurance et de prêt	do do do .....	15000	00	30000	00
100 do comp. de prêt des Etats-Unis	do do do .....	10000	00	20000	00
Bons du comté de Wayne, Michigan, 7 pour cent, intérêt semi-annuel .....		25000	00	25000	00
Total de l'actif.....				3128820 92	
PASSIF.		\$	cts.	\$	cts.
Montant du passif dû ou non dû aux banques et à d'autres créanciers .....				None	
Pertes réglées et dues .....				None	
do et non dues.....				8090 90	
Pertes non remboursées, en litige, attendant règlement.....				118173 63	
Les autres réclamations sont peu importantes,—impressions, etc.....					
Total du passif.....				\$126264 53	
Primes de l'année dernière, gain.....				\$906237 98	
do do sans gain.....				\$627412 83	

Hartford, 1er janvier 1864.

THOMAS A. ALEXANDER, Président.  
LUCIUS J. HENDEE, Secrétaire.Etat du Connecticut, }  
Comté d'Hartford. }

HARTFORD, 19 janvier, A. D. 1864.

Ont personnellement comparus devant moi, Henry Fowler, juge de paix, dûment qualifié à administrer le serment, Thomas A. Alexander, président, et Lucius J. Hendee, secrétaire, et ont juré solennellement que l'état ci-dessus de l'actif et de la condition de la compagnie d'assurance *Ætna* est vrai.

HENRY FOWLER, Juge de paix.

## COMPAGNIE D'ASSURANCE DU CANADA SUR LA VIE.

Etat général de l'actif et du passif de la compagnie d'assurance du Canada sur la vie, au 30 avril 1863.

ACTIF.		\$	cts.	\$	cts.
Argent en caisse et en banque.....		3,243	28		
Argent entre les mains des agents, y compris les reçus qu'ils ont pour primes payées depuis.....		20,022	77		
Hypothèques sur immeubles, (au pair).....		262,519	01	23,266 05	
Débiteurs de corporations municipales, (au pair) cité .....	\$20,716 67				
do do do comté .....	97,756 00				
do do do canton .....	10,544 00				
do do do ville.....	75,518 00				
		214,532	07		

## Compagnie d'Assurance du Canada sur la vie.—(Suite.)

ACTIF.—(Suite.)		\$	cts.	\$	cts.
Débitures des compagnies de chemins .....		1,200	00		
Fonds dans la compagnie du gaz d'Hamilton.....		3,040	00		
Do. banque d'Ontario.....		2,000	00		
Billets recevables.....		1,736	50		
Pension viagère à expiration .....		1,493	83		
Prêts sur polices.....		16,437	80		
Intérêt accumulé sur débiteures, etc., au 30 avril 1863.....		8,284	97		
		511,244	78		
Immouables et propriétés à bail.....		153,084	24		
		664,329	02		
A déduire.....		62,700	00	601,629	02
Primes de semestre et de trimestre garanties sur les polices, et payables à neuf mois.....		27,742	63		
Primes sur le demi-crédit des polices. non payées.....		17,961	04		
				45,703	67
Mobilier du bureau.....				2,893	96
				673,492	70
Valeur actuelle du revenu de \$92,371 17, des primes de toute la vie, profits acceptés comme diminution des primes futures déduites.....		1,047,705	15		
Valeur actuelle du revenu de \$3,478 30, augmentée jusqu'à \$6,515 58 sur toutes les polices d'assurance sur la vie, d'après le système de réduction.		70,813	08		
Valeur actuelle du revenu de \$5,882 05, des primes de vie pour une période limitée .....		54,809	07		
				1,173,327	30
				1,846,820	00
PASSIF.					
12½ pour cent, payé sur 2340 actions du capital, de \$936,000.....		117,000	00		
11½ pour cent, payé sur 160 actions du capital de \$64,000.....		7,520	00		
				124,520	00
Balance d'argent déposée pour accumulation, etc., avec intérêt jusqu'au 30 avril .....				27,419	00
Balance d'argent restant au crédit des déposants dans la banque d'épargne et de dépôt d'Hamilton, sur laquelle la somme de \$21,420 85 a été retirée depuis.....				27,978	83
Réclamations échues attendant preuves, y compris les placements nouveaux.		9,622	71		
Réclamations payables par versements .....		88	30		
				9,711	01
Profit net déclaré sur les polices, mais non payé, le 30 avril 1863.....				413	19
Valeur actuelle des polices considérées comme annulées, mais qui peuvent être renouvelées dans l'espace de 12 mois.....				4,358	28
Valeur actuelle du capital des sommes assurées sur la vie, 2216 polices pour \$3,892,252, 07 y compris les additions dévolues.....		1,089,847	43		
Valeur actuelle du capital des sommes assurées, 121 polices pour une période limitée, pour \$124,843 89, y compris les additions dévolues, (couvrant \$105,943 89, sur 102 polices d'assurance de dotation).....		38,311	81		
				1,128,159	24
Valeur actuelle de trois annuités pour \$842 33.....		8,570	90		
Valeur actuelle d'une obligation, annuité et assurance combinés, \$9 50 et \$45 14.....		23	33		
				8,594	23
				\$1,331,154	66
Balance en faveur de la compagnie.....				515,665	34
De laquelle la somme de \$450,155 73 est retranchée de l'évaluation du profit, comme représentant le fonds à même lequel les dépenses, profits et autres dépenses contingentes seront payés à l'avenir.....				\$1,846,820	00

JOHN FERRIE, Vice-Président.  
A. G. RAMSAY, Gérant et secrétaire.



Compagnie d'Assurance du Canada sur la vie.—*Suite.*

RECETTES.		\$	cts.
Balance au 30 avril 1862 .....		813,987	07
Primes reçues sur 251 polices nouvelles, et renouvellements.....		106,348	31
\$3 00 par action sur 22 actions nouvelles égalisées avec les anciennes.....		66-00	
Reçu en dépôt, etc.....		103,087	94
Intérêt sur placements.....		43,735	74
Amendes et risques extraordinaires.....		514	52
		<b>\$1,067,739</b>	<b>58</b>
PAIEMENTS.			
Compte des dépenses .....		26,984	24
Pension.....		1,600	00
10 p. cent sur le mobilier du bureau .....		321	55
Dépenses encourues pour répondre aux attaques dirigées contre la compagnie, par les derniers auditeurs, publicateurs, etc.....		3,320	39
Pertes sur placements et propriétés, etc.....		3,845	10
10 p. cent sur les bureaux de la compagnie—réservé par l'état de l'an dernier .....		7,126	00
2 p. cent réservé par l'état pour l'an dernier .....		1,274	00
Balance au débit des banques d'épargne de Hamilton et de Gore—réservée l'an dernier, et portée au compte des propriétaires.....		13,526	72
Demi-primes non payées (sur les polices de demi-crédit suspendus) .....		1,214	77
Primes de renouvellement .....		888	41
Réclamations payées.....		25,855	00
Polices annulées.....		1,933	63
Annuités payées.....		905	19
Dépôts, etc., retirés.....		260,407	41
Intérêt payé sur dépôts.....		6,812	20
Profits de la branche d'assurance mutuelle—Payé en Bonus .....	\$824 17		
“ “ “ comptant.....	2,520 29		
“ “ “ diminution .....	1,194 55		
		4,539	01
Moitié du dividende de la 14 <sup>ème</sup> année payé sur 2,318 actions.....		6,594	41
“ “ 15 <sup>ème</sup> “ 2,340 “ .....		5,774	78
		<b>\$372,922</b>	<b>81</b>
Balance.....		694,816	77
		<b>\$1,067,739</b>	<b>58</b>
Cette balance est distribuée comme suit :			
En caisse et aux banques .....	\$ 3,243	28	
Entre les mains des agents, y compris les sommes reçues par eux pour primes et payées depuis.....	20,022	77	
		23,266	05
Placements; (valeur de \$502,959 81) .....	461,583	88	
Propriété foncière, bureau et autres propriétés.....	153,084	24	
		*614,668	12
Intérêt accumulé au 30 avril sur débetures, emprunts, etc.....		8,284	97
Versements de semestre et de trimestre sur les primes des assurances payables à neuf mois.....		27,742	63
Paiement de semestres différés sur les polices de demi-crédit.....		17,961	04
Mobilier du bureau .....		2,893	96
		<b>\$694,816</b>	<b>77</b>

\* Cette somme comprend \$62,700 00, balance de la somme jugée nécessaire pour couvrir les pertes sur les anciens placements, et applicables aux transactions à venir.

JOHN FERRIE, Vice-président,

A. G. RAMSAY, Gérant et Directeur.

Examiné, THOS. D. MORRIS, }  
CHARLES ROBERTSON. } Auditeurs.

Compagnie d'Assurance du Canada sur la vie,

Hamilton, le 24 octobre 1863.

## COMPAGNIE D'ASSURANCE DE HARTFORD CONTRE LE FEU.

CAPITAL.		\$	cts.	\$	cts.
Montant du capital.....				500,000	00
Do do versé.....				500,000	00
ACTIF.					
En caisse et à la banque.....		88,048	94		
Argent entre les mains des agents et en voie de transmission.....		13,126	98		
Effets à recevoir pour prêts faits sur garantie personnelle et collatérale.....				19,647	33
Immeubles non-grevés.....				15,000	00
Taxe sur les non-résidents.....				2,553	75
				1,990,957	00
PASSIF.				1,229,334	00
Pertes réglées et non dues.....		34,750	24		
DIVERS.					
Le plus grand montant assuré à la fois (excepté dans des cas spéciaux) est de.....		10,000	00		
Primes de la dernière année (gain).....		337,837	55		
Do do (sans gain).....		248,230	31		

ETAT DU CONNECTICUT, } ss. Hezekiah Huntington, président, et Timothy C. Alleyn,  
Comté de Hartford. } secrétaire de la compagnie d'assurance contre le feu de  
Hartford, Connecticut, E. U., étant dûment assermentés, déposent et déclarent respective-  
ment qu'ils sont les officiers ci-dessus désignés de la compagnie susdite, et que le 1er jour  
de novembre dernier, l'actif plus haut mentionné était la propriété absolue de la dite  
compagnie, et contre laquelle aucune personne ou corporation n'avait de réclamations, à  
part de celles indiquées, et qu'au meilleur de leur connaissance l'état ci-dessus par eux  
signé est un compte fidèle, complet et exact des affaires de la dite compagnie, le 1er jour de  
novembre dernier.

(Signé)

H. HUNTINGTON, Président,  
TIMO. C. ALLEYN, Secrétaire.

Signé et attesté sous serment devant moi, à Hartford, ce 13e jour de janvier, A. D.

(Signé)

URIAH CASE, J. P.

## COMPAGNIE D'ASSURANCE DE L'AMERIQUE BRITANNIQUE.

	\$	cts.	\$	cts.
Débitures à 6 p. cent., avec intérêt.....			112873	76
Prêts sur billets et hypothèques.....			165214	97
Billets recevables.....			5397	94
Propriétés de la compagnie tenues à bail.....			11983	76
Pompe à feu.....			100	00
Mobilier du bureau.....			666	76
Pompe à vapeur pour sauvetage.....			576	15
Intérêt sur le sauvetage du vapeur "Trenton".....			1268	34
Agents, pour ce montant.....			11387	97
A la Banque du Haut-Canada.....	4327	68		
En caisse.....	324	62		
			4652	30
			314121	95
Balance à reporter.....			\$82576	05
Fonds social payé sur \$400,000.				
Cinquante p. cent.....				
Do		75	00	
Comptes et dépenses non réglés.....		5693	27	
Dividendes de 1 à 40, non réclamés.....		1803	83	
Do	41	10000	00	
Pertes à régler.....		13973	80	
			31545	90
Balance			82576	05
			\$314121	95

---



---

 Compagnie d'Assurance de l'Amérique Britannique.—*Suite.*


---



---

Fonds social souscrit..... 8000 actions..... Montant \$400,000.  
 Fonds social payé..... Montant \$200,000.

ASSURANCE CONTRE LE FEU pour l'année finissant le 31 décembre 1863.

Montant des propriétés assurées.....	\$	cts.
Montant des primes sur les dites propriétés .....	9695126	00
Montant des pertes.....	88320	69
Passif sur 5162 polices.....	38533	03
	10052900	00

ASSURANCE MARITIME pour l'année finissant le 31 décembre 1863.

Montant des propriétés assurées, navigation intérieure.....	1814344	00
Montant des primes sur la navigation intérieure .....	26697	81
Montant des pertes.....	15399	95

---

Nous, soussignés, faisons serment que l'état ci-dessus est un état complet et exact de l'état des fonds et des propriétés de la Compagnie d'Assurance de l'Amérique Britannique, au meilleur de notre connaissance et croyance.

G. P. RIDOUT,  
 Directeur Cie. A. A. B.

G. H. BUTHERFORD, }  
 THOS. D. HARRIS, } Syndics.  
 W. CAYLEY. }

Attesté sous serment devant moi, dans la cité de Toronto, ce huitième jour de mars 1864.

J. H. GIBSON,  
 A. B., Commissaire, etc., pour le comté d'York.



## MAISONS DE LA TRINITÉ.

LA MAISON DE LA TRINITÉ DE QUÉBEC, en compte courant avec A. LEMOINE,  
Trésorier.

## DEBIT.

1863.	Payé à quatre hommes employés à bord du vapeur <i>Napoléon</i> durant ses voyages aux phares, pour aider à recevoir et débarquer l'huile et autres approvisionnements pour les phares.....		\$ 112 00
	Payé à R. Shaw et Cie., compté de divers pour le service des phares.....		22 70
	Payé à F. Buteau, pour pension de l'adjoint du surintendant des pilotes, à bord des vapeurs provinciaux dans la visite des phares.....		94 00
	Payé les sommes suivantes :—		
	No 1. Dépenses contingentes.....	\$ 3,794 05 <sup>2</sup>	
	2. Bureau du havre.....	1,806 09	
	3. Bouées.....	2,447 36	
	4. Balises.....	220 16	
	5. Compte d'huile.....	4,633 63	
	6. Quarantaine.....	8 50	
	7. Dépôts de provisions.....	82 44	
	8. Phares flottants.....	2,564 38	
	9. Provisions.....	79 50	
	10. Phare de Portneuf.....	388 12	
	11. do Ste. Croix.....	36 31	
	12. do St. Antoine.....	16 82	
	13. do Bellechasse.....	111 79	
	14. do l'Île aux Grues.....	411 85	
	15. do Pilier.....	204 83	
	16. do Kamouraska.....	192 64	
	17. do Les Pélerins.....	108 90	
	18. do Pot à l'Eau-de-Vie.....	235 40	
	19. do Ile Rouge.....	183 39	
	20. do Ile Verte.....	68 54	
	21. do Biquet.....	162 10	
	22. do Pointe aux Pêr.s.....	244 96	
	23. do Pointe des Monts.....	575 38	
	24. do Cap des Rosiers.....	220 39	
	25. do Pointe ouest d'Anticosti.....	364 67	
	26. do Pointe sud-ouest d'Anticosti.....	128 93	
	27. do Extrémité Est d'Anticosti.....	73 90	
	28. do Forteau.....	291 25	
	29. do Belle Ile.....	497 75	
	30. Traitement, officiers de la Trinité.....	9,294 00	
	31. do gardiens des phares.....	10,992 00	
	32. Pensions.....	625 33	
			41,065 36
	Balance.....		890 41
	Total.....		\$ 42,184 47

## AVOIR.

1863.	Balance en caisse le 31 décembre 1862.....	\$ 2,769 76
	Reçu du produit de la vente d'huiles de rebut.....	379 96
	do do provisions condamnées.....	21 37
	do du secrétaire de la Maison de la Trinité, pour amendes et frais reçus par lui pendant l'année.....	13 38
	do du gouvernement provincial, montant des mandats.....	39,000 00
	Total.....	\$ 42,184 47

Attesté devant moi comme étant correct, à Québec, le 16 janvier 1864.

ED. GLACKEMEYER, J.P.

Examiné.—Balance au crédit du trésorier, \$890.41 cts.

JAS. GILLESPIE, *matre.*

E. E

A. LEMOINE, *Trésorier.*

Le FONDS DES PILOTES INFIRMES en compte courant avec ALEXANDER LEMOINE, trésorier de la MAISON DE LA TRINITÉ DE QUEBEC.

1863.		\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
<b>DEBIT.</b>							
<i>Pour les sommes et pensions suivantes payées pendant l'année 1863 :</i>							
Arrangés de pensions jusqu'au 31 décembre 1862.....		80	00				
Montant de la liste des pensions pour le trimestre expiré le 31 janvier 1863.....		1,906	07				
do do do 30 avril 1863.....		2,043	26				
do do do 31 juillet 1863.....		2,025	05				
do do do 31 octobre 1863.....		2,020	54				
do accordé comme secours.....		365	85				
<i>Pour les sommes suivantes prêtées et placées :</i>							
Montant des débiteurs provinciales No. 303, portant 6 pour cent d'intérêt.....		4,000	00				
do do do 209, do do do		4,000	00				
do d'intérêt accumulé, et 3 pour cent de prime sur les dites débiteures.....		409	65				
<i>Pour les sommes suivantes payées :</i>							
A. John Rhymas, pondage sur émoré remboursé.....		2	51				
Thos. Norris, montant payé de trop dans le règlement de la dette de Bessé.....		9	00				
H. Garon, pour certificats d'hypothèques enregistrés contre C. H. Tétu.....		5	50				
Edouard O'Brien, pour avoir aidé le trésorier dans la perception et la distribution du fonds des pilotes, du 1er déc. 1862 au 1er déc. 1863.....		440	00				
J. N. Duquet, pour publication, dans le <i>Canadien</i> , de l'état annuel du fonds.....		10	00				
Middleton et Dawson, pour do dans le <i>Quebec Gazette</i> .....		16	80				
A. Coté do dans le <i>Journal de Québec</i> et pour impression de blancs.....		39	36				
Balance.....				529	17		
				3,298	67		
Total.....				\$	20,738	26	
<b>1863.</b>							
<i>Credit.</i>							
<i>Avoir.</i>							
1863. Balance entre les mains du trésorier au 31 décembre 1862.....							
<i>Capital et intérêts reçus des individus suivants durant l'année 1863 :</i>							
De Joseph Cary, une année d'intérêt sur \$1200 au 20 mai 1863.....				72	00		
Du ministre et des syndics de l'église St. André, do de \$2000, au 18 novembre 1863.....				120	00		
De la succession de Sir James Stewart do \$4000 9 mai 1863.....				240	00		
De P. Boisseau, 1 do \$2600, 26 janvier 1863.....				156	00		
Du gouvernement provincial, 1 do 1er juillet 1863, \$800.....						48	
Du gouvernement provincial, 1 do 1er novembre 1863, \$3600.....						216	
Du gouvernement provincial, 1 do \$5000 1er décembre 1863.....						250	
Du gouvernement provincial, montant des bons provinciaux.....						5000	
Des syndics des chemins à barrières, 1 an d'intérêt sur \$22,800, au 1er juillet 1863.....				1398	00		
De la corporation de Québec, 1 do do sur \$5000, au 1er novembre 1863.....				546	00		
De G. Bernier, montant de son obligation en date du 19 novembre 1863.....						60	00
Intérêt sur do jusqu'au 2 sept. 1863.....						2	65
De M. A. Pelletier, à compte de son obligation en date du 31 déc. 1862.....						\$30	00
Intérêt sur do jusqu'au 26 nov. 1863.....						1	63
Amendes et frais—Montant reçu en 1863.....				31	63		
Pondage—Montant perçu en 1863.....							
Total.....						\$	20,738 26

Attesté sous serment comme étant correct et fidèle, le 16 janvier 1864  
 (Signé) E. GLACKMEYER, N. P.  
 Examiné—Balance en mains, \$3298 67.—Janvier 1864.  
 (Signé) JAS. GILLESPIE, Maître.  
 [E. E.] Maison de la Trinité, Québec, le 31 décembre 1863.  
 (Signé) A. LEMOINE, Trésorier.

COMPTES DE LA MAISON DE LA TRINITÉ DE MONTREAL, POUR L'ANNEE  
EXPIREE LE 31 DECEMBRE 1864.—(Imprimés en abrégé.)

LE TRESORIER DE LA MAISON DE LA TRINITÉ DE MONTREAL, EN COMPTE AVEC LE GOU-  
VERNEMENT PROVINCIAL.

*Doit.*

31 mars 1863.—Pour les salaires et autres déboursés, pour le trimestre expiré ce jour.....	\$2,823 26
30 juin “ do do do	8,440 24
30 sept. “ do do do	5,308 67
31 déc. “ do do do	8,315 58
	<u>\$24,887 75</u>

*Avoir.*

2 juillet “ —Mandant du receveur-général... ..	\$3,000 00
14 juillet “ Produit de la vente de six quintaux de ferrailles, à 75 cts le quintal.....	4 50
10 avril “ Mandat du receveur-général.....	3,000 00
22 mai “ do do .....	4,000 00
8 juin “ do do .....	4,716 39
10 août “ do do .....	4,000 00
18 oct. “ do do .....	4,000 00
18 déc. “ do do .....	3,000 00
30 déc. “ —Produit net de la vente à l'encan de vieilles canistres à l'huile.....	2 25
	<u>25,723 14</u>
31 déc. “ —Balance au crédit du trésorier à la banque du Haut-Canada .....	<u>\$835 39</u>

Examiné et trouvé correct.

BENJAMIN LYMAN,  
P. E. COTTY, Préfet,

} Auditeurs.

COMPTES DU FONDS DES PILOTES INFIRMES DE MONTRÉAL.\*

LE FONDS DES PILOTES INFIRMES EN COMPTE AVEC LE TRESORIER DE LA MAISON DE  
LA TRINITÉ DE MONTREAL.

*Doit.*

31 mars 1863.—Pensions pour le trimestre expiré ce jour.....	\$ 153 00
30 juin “ do do do	294 00
30 sept. “ do do do	201 00
31 déc. “ do do do	279 00
	<u>\$ 927 00</u>

*Avoir.*

31 déc. 1862.—Balance entre les mains du trésorier...	\$1,317 33
31 mars 1863.—Intérêt, etc.....	210 00
30 juin “ do .....	353 40
30 sept. “ do .....	676 46
31 déc. “ do .....	569 58
	<u>\$3,156 77</u>

31 déc. 1863.—Balance entre les mains du trésorier..... \$2229 77

## ETAT DES FONDS.

Obligations du havre de Montréal.....	\$3,200 00
Obligations de l'aqueduc de Montréal .....	5,600 00
Bons du gouvernement.....	2,800 00
Argent entre les mains du trésorier.....	2,229 77
	\$13,829 77

Examiné et trouvé exact. Balance entre les mains du trésorier, deux mille deux cent vingt-neuf piastres et soixante-dix-sept centins.

BENJAMIN LYMAN,  
P. E. COTTY, Préfet, } Auditeurs.

## Documents de la Session (No. 9.)

RAPPORT de l'Hospice de St. Joseph de la Maternité de Québec, pour l'année expirée le 31 décembre 1863 :

## I.—NOMS DES MEMBRES :

Mesdames L. C. Panet,—Lady Belleau,—V. H. Têtu,—H. C. Taschereau,—H. M. Carrier,—T. P. Bilodeau,—C. D. Têtu,—C. P. Frémont,—G. DeBlois,—M. M. Métivier,—E. M. Langevin.

II.—NOMBRE DE PERSONNES SOIGNÉES ET ADMISES DANS L'ÉTABLISSEMENT :—40

III.—DOTATION :—Nulle.

## IV.—ÉTAT GENERAL DES AFFAIRES DE LA CORPORATION :

La corporation a acquis un terrain et une maison en la haute-ville de Québec contenant 85 pieds de front sur 53 pieds de profondeur, moyennant la somme de £1,175, ou \$4,700, qu'elle n'a pas payée, la dite somme portant intérêt.

Les revenus de la corporation ne consistent qu'en contributions et dons des membres et le produit de leur travail, avec l'octroi de la législation.

## ETAT des affaires de l'Hospice de St. Joseph de la Maternité de Québec.

1863.

DOIT.

31 déc. Argent en caisse au commencement de l'année.....	\$130 13
Reçu de la législation .....	480 00
Souscription annuelle. ....	204 00
Reçu des pensionnaires.....	402 65
Pour ouvrages faits .....	38 07
Divers dons.....	224 90
Produits d'un bazar.....	381 47

\$1,861 22

1863.

## A VOIR.

Argent payé à compte sur la bâtisse.....	\$400 00
Rentes payées.....	120 00
Assurance, bois de chauffage et autres besoins de l'hospice .....	525 55
Pour la nourriture .....	454 42
Balance d'argent en mains.....	361 25
	<hr/>
	\$1861 22

Balance due sur la bâtisse.....\$1600 00

Québec, 31 décembre 1863.

E. M. LANGEVIN,  
*Secrétaire.*

M. L. C. PANET,  
*Présidente.*

**RAPPORT** de la Société de l'Union St. Joseph du village d'Industrie et du comté de Joliette.

## RECETTES.

Montant en caisse lors du dernier rapport, 31 janvier 1863.....	\$543 00
Montant reçu par contribution des membres, année courante.....	293 11½
do pour entrée de nouveaux membres.....	39 67
do reçu pour amendes suivant les règlements .....	4 60½
	<hr/>
	\$780 39

## DEPENSES.

Montant payé pour le secours des membres malades.....	\$246 11½
Loyer d'une maison pour la société et autres dépenses contingentes.	73 17
Montant maintenant en mains.....	461 10½
	<hr/>
	\$780 39

Fait et signé en la ville de Joliette, ce 9 mars 1864.

ALEXIS RIVET, *Président.*  
JEAN B. DESMARAIS, *Secrétaire.*

**RAPPORT ANNUEL** de la Société de Bienfaisance et de Secours Mutuels de l'Industrie et du comté de Joliette.

Date de l'établissement, 28 janvier 1861.—Date de l'incorporation, dernière session de 1863.—Séances régulières, tous les samedis.—Séances générales, premier samedi de chaque mois.—Contribution des membres, 25 centins par mois.—Allocation aux malades, \$3 par semaine.—Argent à la banque, \$250.—Déjà payé aux malades, \$107.—Valeur du mobilier, \$150.—Membres actifs, 100.—Membres honoraires, 21.

Certifié correct,

MOISE T. VIAU, *Président*, S. B. S. M.  
L. A. DESROSIERS, *Secrétaire*, “

Joliette, 7 mars 1864.



ETAT des affaires de la Société Canadienne des Menuisiers et Charpentiers de Montréal,  
du 31 décembre 1862 au 31 décembre 1863.

Argent entre les mains du trésorier, le 31 décembre 1862.....	\$ 33 02½
Recettes durant l'année 1863.....	861 90
Argent retiré de la banque pour frais d'une bannière, mais remis par une contribution entre les membres.....	60 00
<b>Total.....</b>	<b>\$954 92½</b>

## DEPENSES.

Pour loyer de salle, livres, etc.....	\$101 80
Soulagement aux membres malades.....	126 80
Bannière et autres décorations pour les membres.....	285 06
	<u>\$513 66</u>

Epargnes durant l'année..... \$441 26½

Placées comme suit :

Argent déposé à la banque.....	\$342 50
Argent entre les mains du trésorier le 31 déc. 1863.....	98 76½

Montant total de l'argent à la banque, en comprenant l'intérêt, au 31 décembre 1863.....	\$1506 19
Montant de l'argent entre les mains du trésorier.....	98 76½
	<u>\$1604 95½</u>

Montant dû par les membres pour contribution, etc.....	\$355 35
Nombre des membres actifs au 31 déc. 1862.....	176
Sont entrés en 1863.....	92

268

JOSEPH GELINAS, Président.

EDOUARD GAGNON, Secrétaire.

ISIDORE PAQUETTE, Trésorier.

Montréal, 16 mars 1864.

RAPPORT ANNUEL de la Société de l'Union St. Joseph de St. Jean d'Iberville, depuis  
le 28 décembre 1862, époque de sa fondation, au 27 décembre 1863 inclusivement.

Le trésorier en compte avec la société.

## RECETTES.

Entrées.....	\$ 90 77
Contributions.....	114 96
Amendes.....	9 50
Règlements de l'association vendus au bénéfice de la société.....	3 95
Différents dons.....	6 27
	<u>\$225 45</u>

## DEPENSES.

Pour livres et papier.....	\$10 35
Deux annonces dans la <i>Gazette Officielle</i> et autres journaux.....	18 73
Dépenses diverses.....	3 32
	<u>\$32 40</u>

Restant en caisse..... \$193 05

Argent dû à la société..... \$42 58

Le nombre des membres est de soixante-quatre.

AUGUSTE MAILLET, Assistant-Trésorier.  
 JEAN BOURGUIGNON, Président.  
 ALPHONSE MONDOU, Secrétaire.

St. Jean, 7 mars 1864.

RAPPORT ANNUEL de la Congrégation St. Michel de Sorel, pour l'année 1863.

Nombre total des membres.....	191
Membres de la caisse de santé .....	110
Membres de la caisse d'économie.....	93

CAISSE GENERALE.

RECETTES.

En 1860 .....	\$40 10
1861 .....	17 79
1862 .....	21 96
1863 .....	26 85

109 70

DEFENSES.

En 1860 .....	\$40 40
1861 .....	14 79
1862 .....	19 02
1863 .....	32 64

\$106 85

Balance en mains..... \$2 85

CAISSE D'ECONOMIE.

Le membres contribuant à cette caisse donnent 12½ cts. par mois, et, frappés de maladie, en retirent \$1.50 par semaine.

RECETTES.

En 1860 .....	\$22 20
1861 .....	79 25
1862 .....	156 17
1863 .....	110 49

\$368 41

DEFENSES.

Secours aux membres frappés de maladie à venir à  
 et y comprise l'année 1863..... \$54 25

Balance nette..... \$314 16

Outre ce que ci-dessus, il y a une somme de \$79 50 dans la caisse de santé. Les membres contribuent 50 cts. par an à cette caisse, ce qui leur assure les soins d'un médecin pour l'année, outre un service avenant le décès.

IGNACE BADEAU, Président.  
 B. GEEFREY, Directeur.  
 ELIE CHAGNON, Trésorier.

ETAT DES AFFAIRES DE L'HOPITAL DE KINGSTON, EN 1863.

		\$	cts.
<b>Sources de revenu.</b>			
Montant de l'octroi du gouvernement (reçu le 18 nov).....	\$4800 00		
Renouvellement de la souscription du gouverneur.....	8 00		
Dons faits au fonds de l'hôpital.....	635 00		
Malades payant en tout ou en partie leurs dépenses.....	241 92		
Économé de l'hôpital—pension d'un enfant.....	25 00		
Reçu des étudiants en médecine, honoraires pour études à l'hôpital.....	76 00		
	5785 92		
<b>Passif:</b>			
Reçu des étudiants pour le fonds de lecture sur la clinique, et dû aux professeurs, savoir:			
Chirurgie.....	\$20 00		
Médecine.....	42 00		
	\$72 00		
Dû à des marchands pour effets fournis et non encore payés.	\$319 55		
	391 55		
		293 97	
			1661 33
<b>Passif au 1er janvier 1863:—</b>			
Billet du président déposé à la banque du Haut-Canada, pas encore échu.....	\$1000 00		
Reçu des étudiants pour lectures sur la Clinique médicale et la Chirurgie, et payé depuis aux professeurs.....	30 00		
	\$1081 00		
A déduire, valeurs en caisse au 1er janvier 1863:			
En dépôt à la banque du Haut-Canada.....	\$643 17		
Entre les mains de l'économé.....	31 86		
Achat d'une part dans la Banque Commerciale.....	112 00		
	787 03		
Balance, excédant du passif sur l'actif au 1er janvier 1863:—			
Coût des provisions pour 1863.....	\$1793 79		
Moins—Produits du jardin, déduction faite des dép.	\$44 51		
De détail et volailles, de.....	87 95		
	132 46		
Compte des salaires.....	\$1070 42		
Assurance.....	445 81		
Médecine.....	352 55		
Vêtements d'hôpital.....	120 58		
Vêtements pour les mala-	813 62		
Mobilier.....	27 00		
Épiceries.....	183 37		
Impressions.....	194 81		
Papeterie.....	116 39		
Reparations.....	9 37		
Enterrements.....	85 19		
Frais divers.....	95 00		
Escompte et intérêt.....	10 64		
	4030 75		
Balance.....	191 42		
	\$6177 47		
Passif d'autre part, savoir:—			
Dû aux professeurs de Clinique et de Chirurgie.....	\$72 00		
Comptes des marchands restant dûs au 31 déc. 1863.....	319 55		
	391 55		
		\$891 55	
Balance rapportée représentant l'excédant du passif sur l'actif au 31 décembre 1863.....	200 13		

T. KIRKPATRICK, Président.

(No. 10.)

ETAT GENERAL et RAPPORT des Baptêmes, Mariages et Sépultures dans certains districts du Bas-Canada, pour l'année 1863.

(No. 11.)

ETAT des honoraires de justice reçus par les différents procureurs de comté dans le Haut-Canada, en vertu des statuts refondus du Haut-Canada, chap. 20, (actes 8 Viet., chap. 13, et 13 et 14 Viet., chap. 53,) pour l'année expirant le 31 décembre 1863; aussi, les salaires payés sur iceux, pour l'année 1863, et les honoraires de surplus déposés durant la même période.

(No. 12.)

DIVERSES STATISTIQUES du CANADA, pour l'année 1863.

[Ce document ayant été imprimé et distribué sous forme de pamphlet, il n'est pas ré-imprimé en documents saisonnels, conformément à la recommandation du comité collectif des impressions.]

(No. 13.)

REPONSE à une adresse de l'Assemblée Législative, en date du 7 mars 1864, demandant un état des dépenses pour l'inspection des corps de volontaires par des officiers de l'armée régulière, et autres renseignements à ce sujet.

Par ordre,

A. J. FERGUSSON BLAIR,  
Secrétaire.

SECRETARIAT,  
15 mars 1864.

(No. 13.)

REPONSE à une adresse de l'Assemblée Législative, du 7 mars 1864, demandant un état concernant la présence des volontaires aux exercices pendant les derniers six mois.

Par ordre,

A. J. FERGUSSON BLAIR,  
Secrétaire.

SECRETARIAT,  
15 mars 1864.

[Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, ces réponses ne sont pas imprimées.]

# REPONSE

A une adresse de l'Assemblée Législative, du 19 mai 1864, demandant un état des armes et accoutrements fournis par les autorités militaires pour l'usage de la milice et des volontaires de cette province.

Par ordre,

JOHN SIMPSON,  
Secrétaire.

SECRETARIAT,  
Québec, 25 mai 1864.

## DEPARTEMENT DE LA MILICE,

BUREAU DE L'ADJUDANT GENERAL,  
Québec, 25 mai 1864.

MONSIEUR,—Conformément à la résolution de l'Assemblée Législative du 19 mai 1864, nous avons l'honneur de vous transmettre ci-joint un état des armes et accoutrements fournis par les autorités impériales pour l'usage de la milice et des volontaires de cette province.

Nous sommes, Monsieur,  
Vos obéissants serviteurs,

A. DESALABERRY, Lt.-Col.  
S. A. G. M. B. C.  
W. POWELL, Lt.-Col.,  
S. A. G. M. H. C.

A l'honorable  
SECRETARE PROVINCIAL,  
etc., etc., etc.

ETAT des armes et accoutrements à la disposition du gouvernement, fournis par les autorités impériales pour l'usage de la milice et des volontaires de cette province.

## DEPARTEMENT DE LA MILICE.

BUREAU DE L'ADJUDANT-GENERAL,  
Québec, 25 mai 1864.

Désignation.....	Carabines.		*Nombre d'accoutrements
	Courtes de Enfields.	Longues de Enfields	
Total venant des magasins impériaux.....	993	19,238	20,231

\* Les accoutrements ont été portés au compte du gouvernement provincial et payés par ce dernier.

A. DESALABERRY, Lt.-Col.,  
S. A. G. M. B. C.  
W. POWELL, Lt.-Col.,  
S. A. G. M. H. C.

THOS. WILY, Lt.-Col.,  
Surintendant des magasins,

# RAPPORT

SUR

## L'ÉTAT DE LA MILICE DE LA PROVINCE.

BUREAU DE L'ADJUDANT GÉNÉRAL,  
Québec, 20 février 1864.

Les soussignés ont l'honneur d'adresser à Votre Excellence le rapport ci-joint sur la milice de la province. Ce rapport comprend :—

- 1° Le résultat des mesures prises en vertu de la nouvelle loi pour l'enrôlement dans la milice ;
- 2° Un rapport sur les écoles militaires pour l'instruction des officiers de la milice ;
- 3° Milice volontaire ; examen des officiers devant des bureaux d'examineurs nommés à cet effet ; distribution de prix aux volontaires, etc ;
- 4° Revues, tir à la cible et concours à la carabine durant l'année 1863 ;

Au rapport sont annexés les états suivants :—

- 1° Liste des sergents-instructeurs employés en 1863 ;
  - 2° Etat des habillements distribués en 1863 ;
  - 3° Corps auxquels on a payé une indemnité au lieu de leur distribuer des habillements en 1862 et 1863 ;
  - 4° Blanc de rapport pour l'exercice au tir ;
  - 5° Blanc de demande de munitions ;
- Le tout respectueusement soumis à Votre Excellence.

A. DESALABERRY, Lt.-Colonel,  
Député-Adj. Génl., B.-C.  
W. POWELL, Lt.-Colonel,  
Député-Adj. Génl., H.-C.

A Son Excellence le Très-Honorable  
Gouverneur-Général, etc., etc.,  
Québec.

### R A P P O R T .

Aux termes de la loi de milice passée à la dernière session du parlement, on a pris, en 1864, les mesures nécessaires pour l'organisation des bataillons de milice active requis par la législature. Une organisation si différente dans ses détails du système suivi antérieurement à cette loi a demandé un travail considérable pour la formation de ces bataillons. L'enrôlement des personnes non-exemptes du service de la milice se fait aujourd'hui dans les différentes divisions régimentaires par les officiers chargés de ces fonctions par la législature, qui devront remettre les listes d'enrôlement aux bureaux organisés en vertu de la section 23 de l'acte de milice, " dans le but de tirer au sort parmi les noms inscrits sur le ' rôle de service ' ou au ' rôle de réserve, ' selon le cas, le nombre d'hommes nécessaire pour former un bataillon ou des bataillons du régiment, dont l'organisation pourrait être requise par le commandant-en-chef."

On a dûment organisé des écoles pour l'instruction militaire des candidats aspirant à des commissions dans le service de la milice ; les instructeurs sont pris dans les régiments de Sa Majesté en garnison à Québec et Toronto. Au mois de novembre dernier, copie de la circulaire suivante fut adressée de ce bureau à chacun des majors de brigade et fut ensuite publiée dans toute la province :

CIRCULAIRE.

“ Je suis chargé par Son Excellence le commandant-en-chef de vous informer qu'aussitôt que les arrangements nécessaires pourront être complétés, l'école pour l'enseignement militaire, destinée aux aspirants aux commissions dans les bataillons de milice de ‘service,’ telle qu'autorisée par la 52<sup>e</sup> section de l'acte de milice de la dernière session, sera ouverte pour la réception de tels aspirants, sujette aux règlements suivants :

1. Tous officiers, âgés de moins de 45 ans, possédant maintenant des commissions dans la milice “inactive” (sédentaire), sont éligibles comme aspirants aux commissions dans la milice de “service.” Mais ce privilège ne s'applique pas seulement aux personnes qui possèdent maintenant telles commissions.

2. Tous les aspirants aux commissions dans la milice de “service” seront requis avant leur nomination, d'obtenir un certificat tel que ci-après mentionné, de l'un des commandants de l'école pour l'enseignement militaire ; et nulle personne ne sera nommée ou promue au grade d'officier supérieur dans la milice de “service,” à moins qu'elle n'ait obtenu un certificat de “première classe.”

3. Un certificat de “première classe” sera donné à ceux des aspirants qui se seront montrés, à la satisfaction du commandant de l'école pour l'enseignement militaire, capables d'exercer et de faire manœuvrer un *Bataillon* en campagne, et qui auront acquis une connaissance suffisante de l'économie interne d'un bataillon.

4. Un certificat de “seconde classe” sera donné à ceux des aspirants qui se seront montrés capables de commander une compagnie aux exercices de bataillon et d'exercer une compagnie aux “exercices de compagnie.”

5. Nul aspirant, à moins d'avoir été parfaitement exercé comme simple soldat, ne recevra de certificat de l'une ou l'autre classe.

6. Il ne sera permis à aucun aspirant de rester à l'école plus de trois mois de calendrier, à compter de son entrée.

7. Les dépenses nécessaires de voyage de l'aspirant, pour venir et s'en retourner de l'école, lui seront payées.

8. Tous les aspirants, en obtenant un certificat de “seconde classe,” recevront la somme de cinquante piastres, et en obtenant un certificat de “première classe,” une somme additionnelle de cinquante piastres.

9. Tous les aspirants aux commissions, lorsqu'ils seront à l'école, seront considérés, pour toutes les fins d'exercice et de discipline, comme attachés au régiment qui constituera l'école pour l'enseignement militaire ; et il sera loisible au commandant-en-chef, sur représentation du commandant, de renvoyer tout aspirant de l'école, soit pour mauvaise conduite ou autre cause suffisante.

10. Les aspirants aux commissions, lorsqu'ils iront à l'école, ne seront pas membres de l'ordinaire du régiment qui constitue l'école.

11. Les aspirants pour admission à l'école militaire devront envoyer une demande par écrit au major de brigade de la division, — ils devront accompagner leur demande d'un certificat provenant d'un membre du clergé ou d'un magistrat de la localité dans laquelle ils demeurent, — ce certificat fera foi que tel requérant est d'habitudes régulières et d'un caractère respectable, et de plus, il fournira les preuves satisfaisantes que l'aspirant est sujet anglais soit par naissance ou naturalisation.

Je suis chargé de vous demander de faire connaître ces règlements aux officiers de la milice “inactive” (sédentaire) et autres de votre district, qui désireraient devenir aspirants aux commissions dans la milice de “service,” et de me faire parvenir une liste de tels aspirants qui désirent se présenter, afin que leurs noms soient soumis à Son Excellence pour qu'elle en fasse un choix, pour assister à l'école de l'enseignement militaire.

Vous attirerez particulièrement l'attention des aspirants au fait qu'aucune période déterminée d'assistance, à l'école d'enseignement militaire, n'est requise pour mettre l'aspirant en état de se qualifier pour l'une ou l'autre classe de certificat.

Ce sur quoi l'on insiste est la *connaissance*, de quelque manière qu'elle soit acquise, de l'exercice et de l'économie d'une compagnie pour un certificat de "seconde classe," et de celle d'un bataillon pour un certificat de "première classe."

Si les aspirants ont acquis, avant de venir à l'école pour l'enseignement militaire, une connaissance de l'exercice de compagnie, ils seront en état, en bien peu de temps, après leur entrée à l'école, de se mettre en droit d'obtenir un certificat de "seconde classe," avec la gratification surrogatoire de 50 piastres, et par cela de dévouer une plus grande partie de leur temps, à l'école, pour l'acquisition de connaissances nécessaires pour les rendre capables d'obtenir un certificat de "première classe," avec la gratification additionnelle de 50 piastres et l'éligibilité pour le grade d'officier supérieur dans la milice de "service."

Son Excellence espère que les aspirants aux commissions saisiront, avant qu'ils soient appelés à assister à l'école pour l'enseignement militaire, toutes les occasions de se perfectionner dans l'exercice de campagne qui leur seront offertes par les associations d'exercice et les instructeurs d'exercice dans la province, et par ce moyen, de se mettre en état eux-mêmes et le service public, de recueillir le plus grand bénéfice possible de l'institution d'école pour l'enseignement militaire.

La période de trois mois est fixée comme étant la limite au-delà de laquelle il ne sera pas permis à aucun aspirant de rester à l'école, parce que cet espace de temps est suffisant, d'après l'opinion d'autorités compétentes, pour mettre une personne, d'une capacité moyenne, en état d'acquérir le montant de connaissance voulu.

Depuis la publication de cette circulaire, quatre cent soixante candidats des deux sections de la province ont transmis à ce bureau, par l'intermédiaire des majors de brigade, des demandes d'admission aux écoles militaires. Par ordre de Son Excellence le commandant en chef, on a fait un choix parmi les noms ainsi inscrits, et les candidats admis devront commencer leurs exercices, dans les deux sections de la province, au 1er mars prochain.

#### MILICE VOLONTAIRE.

Les corps de volontaires sont, sous le rapport de l'effectif, comme en 1863 :

Bas-Canada .....	10,230
Haut-Canada.....	14,780
Total.....	25,010

Ces volontaires, grâce aux instructions des sergents envoyés dans les différentes parties de la province, ont fait des progrès considérables, tant dans l'exercice en général que dans le maniement de la carabine.

Les différents corps étant recrutés en partie parmi une population flottante, il arrive souvent que le nombre des volontaires qui prennent part à l'exercice dépasse de beaucoup les chiffres ci-dessus indiqués. En Angleterre, où la population est beaucoup plus considérable et compacte qu'ici, il y a 160,000 volontaires : au Canada, une petite population de 2,500,000 habitants est disséminée sur une vaste étendue de pays, et cependant il y a 25,000 volontaires. Ce fait prouve suffisamment qu'ici comme en Angleterre on ne doit pas tant s'inquiéter du nombre des volontaires engagés que de leurs progrès dans l'art militaire. C'est dans ce but qu'on a cherché à encourager par tous les moyens le mouvement qui s'est produit depuis quelques années au profit de notre organisation militaire : différentes sommes ont été votées par la législature, de l'argent et des accoutrements ont été distribués aux volontaires, et enfin on leur a fourni les moyens de se former à la discipline et au maniement des armes.

L'expérience d'un an a démontré la nécessité d'établir des bases solides pour l'instruction militaire et de s'assurer de la capacité des officiers et soldats en vue d'un accroissement probable de notre force armée. Les volontaires actuellement enrégimentés méritent les plus grands éloges pour le zèle qu'ils n'ont cessé de mettre à l'étude de l'exercice et de la discipline militaires.

#### OFFICIERS VOLONTAIRES.

Pour mettre à exécution les clauses de l'acte de milice relatives à la nomination et à



la promotion des officiers des volontaires, il fut émané, au mois de novembre dernier, un ordre général dont voici la copie :

No. 1.—A l'avenir, personne ne sera nommé ou promu au grade d'officier supérieur des volontaires avant d'avoir démontré au bureau des examinateurs, qui sera nommé par Son Excellence le commandant-en-chef, en vertu des dispositions de la section 37 de l'acte de la milice volontaire passé dans la dernière session du parlement, sa capacité de commander un bataillon aux exercices de bataillon en campagne, et qu'après avoir obtenu de tel bureau des examinateurs un certificat à cet effet.

No. 2.—Personne ne sera nommé ou promu au grade de capitaine, lieutenant ou enseigne des volontaires, avant d'avoir démontré au bureau des examinateurs qu'il est capable de commander une compagnie aux exercices de bataillon, et d'exercer une compagnie aux exercices de compagnie, et qu'après avoir reçu du bureau des examinateurs un certificat à cet effet.

Conformément aux termes de cet ordre général, on a reçu un grand nombre de demandes de candidats qui désirent être examinés avant d'être nommés ou promus dans la force volontaire de cette province.

#### BUREAUX D'OFFICIERS DE LA FORCE RÉGULIÈRE.

Afin de s'assurer exactement de la capacité des officiers volontaires nommés avant la passation du nouvel acte, on a autorisé tous ces officiers à se présenter devant un bureau d'officiers de la force régulière qui les examineront sur l'exercice et la discipline. Voici le texte de l'ordre général émané à cet effet, au mois de décembre dernier :

No. 1.—1. Le Lt.-Général commandant les forces de Sa Majesté dans l'Amérique Britannique du Nord, à la demande de Son Excellence le Commandant en Chef, a nommé un bureau d'officiers militaires dans chacune des villes de garnison de Québec, Montréal, Kingston, Hamilton, Toronto et London, pour l'examen des officiers de la force volontaire dans la province, qui désiraient être examinés sur leur connaissance dans l'exercice et la discipline et obtenir un certificat de tels bureaux.

2. Les certificats que les bureaux seront autorisés à accorder seront de deux classes :

Classe I. Pour les officiers qui auront prouvé au bureau leur capacité de faire manœuvrer un bataillon aux exercices de bataillon.

Classe II. Pour les officiers qui auront prouvé au bureau leur capacité d'exercer une compagnie aux exercices de compagnie et de commander une compagnie aux exercices de bataillon.

3. Les dépenses actuelles qu'auront encourues les officiers qui réussiront à obtenir un certificat de l'une ou l'autre classe, pour se rendre de leurs demeures au lieu de l'examen et s'en retourner, leur seront remboursées.

4. Les officiers volontaires qui désireront prouver leur capacité et obtenir un certificat de tels bureaux, devront faire parvenir leurs noms sous le plus court délai possible, au bureau de l'adjutant-général, et ils recevront de ce bureau avis du temps et lieu de l'examen.

Peu de temps après la promulgation de cet ordre général, on avait reçu à ce bureau les noms de soixante-dix officiers qui demandaient à passer l'examen, et le 9 février une réunion de bureaux fut convoquée dans chacune des villes indiquées. Les candidats se présentèrent devant ces bureaux, et, à l'exception de deux ou trois, passèrent tous de forts bons examens, à la suite desquels ils reçurent des certificats établissant d'une manière précise la capacité de chacun d'eux.

#### INSPECTIONS.

Conformément à la section 25 de l'acte de la milice volontaire, qui ordonne l'inspection des différents corps de volontaires, armes, accoutrements et arsenaux par tels officiers du service de Sa Majesté qui pourront être nommés à cet effet, Son Excellence le commandant en chef sanctionna, au mois de décembre dernier, la nomination des officiers suivants :

Cité de Montréal : Col. Stephenson, Fusilliers Écossais de la Garde,

District de Montréal : Major Smyth, Artillerie Royale ;

do Québec : Colonel Ingall, C. B., 62<sup>e</sup> régiment ;

do Kingston : Lieutenant-Colonel Earle, Grenadiers de la Garde ;

do Toronto : Lieutenant-Colonel Mountain, Artillerie Royale ;

do London : Lieutenant-Colonel Grant, Carabiniers Royaux Canadiens ;

do Hamilton : Lieutenant-Colonel Hoste, C. B., Artillerie Royale ;

Les inspections ont été commencées dans les différents districts le 13 janvier, et sont maintenant presque terminées.

PRIX.

Conformément à la seizième section de l'acte de milice volontaire, qui autorise la dépense d'une certaine somme d'argent, laquelle devra être disputée au concours par les différents corps de volontaires et distribuée aux plus habiles dans l'exercice et la connaissance de la discipline, il a plu à Son Excellence le Commandant-en-Chef d'émaner l'ordre suivant :

Vu la 16e section de l'acte concernant les corps volontaires de milice, il a plu à Son Excellence le commandant-en-chef de prescrire les règlements suivants comme devant être ceux qui seront adoptés dans la distribution des prix ou sommes d'argent offerts à la concurrence des corps volontaires, pour avancement dans l'exercice et la discipline, tel que pourvu par la première sous-section de la section ci-dessus mentionnée.

1. Des prix ou sommes d'argent seront offerts à la concurrence des diverses compagnies de volontaires, comprenant chaque arme du service, dans chacun des districts d'inspection mentionnés dans l'ordre général de milice du 31 décembre 1863, comme suit :

Cité de Montréal .....	\$300
District de Montréal .....	300
do Québec .....	300
do Kingston .....	300
do Toronto .....	300
do London .....	300
do Hamilton .....	300

Et ces prix ou sommes d'argent seront répartis dans chacune des divisions d'inspection susdites, comme suit :

A la compagnie jugée être la première .....	\$100
do do deuxième .....	80
do do troisième .....	70
do do quatrième .....	50

2. L'avancement dans l'exercice et la discipline sera décidé d'après le rapport de l'officier du service de Sa Majesté pour chacune des divisions d'inspection, nommé par l'ordre général de milice du 31 décembre 1863, en vertu de la 25e section de l'acte concernant les corps volontaires de milice, et comprendra sous ce chef, outre l'avancement de la compagnie dans l'exercice, l'état et la condition dans lesquels seront gardés l'habillement, les armes et les accoutrements de la compagnie.

3. Nul prix ou somme d'argent ne sera décerné sans qu'au moins dix compagnies formées dans la même division d'inspection concourent pour ce prix, et nulle compagnie ne sera considérée concourir pour aucun tel prix ou somme d'argent, à moins qu'elle ne soit composée, lors de son inspection, de quarante-trois soldats.

BATAILLONS JUGÉS EFFECTIFS.

La seizième section de l'acte de milice volontaire autorise le paiement, à chaque officier commandant un bataillon volontaire qui aura été jugé effectif, d'une somme d'argent pour l'usage et les besoins de chaque bataillon. Conformément aux clauses de cette section, l'ordre général suivant a été émané :

Vu le second paragraphe de la 16e section de la loi de milice volontaire, il a plu à Son Excellence le commandant-en-chef ordonner et déclarer que les règlements suivants définiront ce qui sera nécessaire, en l'année 1864, pour donner droit à un bataillon volontaire d'être considéré comme "un bataillon volontaire effectif."

1. Chaque compagnie du bataillon aura dû avoir au moins 24 exercices de compagnie, de la durée d'une heure et demie chaque, pendant l'année qui précèdera la revue du bataillon par un officier du service de Sa Majesté, et le nombre d'hommes à chaque tel exercice de compagnie n'aura pas dû être moindre que 40, et deux officiers de la compagnie auront dû être présents à chaque tel exercice de compagnie.

2. Chaque bataillon aura dû avoir six exercices de bataillon, de la durée d'une heure et demie chaque, pendant l'année qui précèdera la revue du bataillon, et le nombre d'hommes de chaque compagnie, à chaque tel exercice de bataillon, n'aura pas dû être moindre que quarante, et il aura dû être présent à chaque tel exercice de bataillon, pour chaque compagnie, au moins deux officiers de compagnie, et un officier supérieur du régiment aura dû commander à chaque tel exercice de bataillon.

3. Le cours d'exercice et d'instruction que devra suivre, autant que possible, chaque arme du service, durant tel exercice de compagnie ou bataillon, sera comme suit :

POUR LA CAVALERIE.

L'exercice du sabre pour la cavalerie et l'exercice de troupe ou d'escadron, à cheval ou à pied, tel que défini dans les règles qui concernent la cavalerie.

POUR L'ARTILLERIE.

L'exercice d'escouade et de compagnie, y compris le maniement des armes et les exercices de peloton et de canon ; et pour les corps armés de la carabine courte (au lieu du mousquet, "*Carbine*"), tel exercice de mousqueterie et pratique au tir à la cible qui pourront être ci-après définis et prescrits par tout ordre général de milice volontaire de Son Excellence le commandant-en-chef.

POUR L'INFANTERIE ET LES CARABINIERS.

L'exercice d'escouade et de compagnie, y compris le maniement des armes, et les exercices de peloton et à la bayonnette, et le tir par compagnie ; et l'exercice de bataillon et d'infanterie légère tel que défini dans le livre intitulé : "*Exercices et évolutions d'infanterie.*" et tel exercice de mousqueterie et pratique au tir à la cible qui pourront être ci-après définis et prescrits par tout ordre général de milice volontaire de Son Excellence le commandant en chef.

4. Le cours d'exercice et d'instruction requis de chaque arme du service, en vertu des paragraphes 1 et 2 de cet ordre, sera certifié conformément aux formules qui seront fournies par le département de l'adjudant-général de milice ; les formules qui concerneront l'exercice de compagnie devront être certifiées et signées par le capitaine ou l'officier commandant la compagnie, et celles qui ont rapport à l'exercice de bataillon seront certifiées et signées par l'officier commandant le bataillon.

5. Le progrès fait dans l'exercice et l'instruction, ainsi que l'état et la condition des uniformes, armes, accoutrements et équipements en la possession du bataillon, seront décidés d'après le rapport que fera de temps à autre l'officier du service de Sa Majesté qui sera nommé en vertu de la 25<sup>e</sup> section de l'acte concernant les corps volontaires de milice, et le progrès dans la pratique du tir à la cible sera décidé d'après la manière qu'on se sera conformé aux règlements et formules de rapports qui pourront être ci-après établis par ordre général.

6. Toute somme d'argent que Son Excellence ordonnera d'être payée à l'officier commandant un bataillon volontaire jugé effectif pendant l'année 1864, sera ainsi payée après la revue annuelle des officiers du service de Sa Majesté.

7. Il est exigé de se conformer soigneusement aux dispositions des paragraphes qui précèdent, comme donnant une preuve ou témoignage qu'un "bataillon volontaire est effectif," après quoi Son Excellence décidera de l'emploi des deniers, en vertu des dispositions du second paragraphe de la seizième section de la loi de milice volontaire.

8. Pour les fins de cet ordre général, un escadron de cavalerie, composé de deux troupes, sera considéré être un bataillon volontaire, et une batterie de campagne d'artillerie sera, de la même manière, considérée être un bataillon.

SERGEANTS-INSTRUCTEURS.

On trouvera ci-jointe une liste des sergents-instructeurs employés pendant l'année 1863 à exercer les différents corps de volontaires et les associations d'exercice composées des officiers de la milice provinciale. (Appendice No. 1.)

CARTOUCHES D'EXERCICE.

Afin de pouvoir, en 1864, distribuer aux différents corps de volontaires un nombre suffisant de cartouches à poudre, on a fait une commande de 400,000 cartouches à la compagnie pour la fabrique de la poudre de Hamilton. On paie le même prix qu'on les payait au gouvernement impérial, les années précédentes.

EQUIPEMENTS DES OFFICIERS.

Afin d'assurer l'uniformité de l'équipement de la force volontaire, ce département fut autorisé à se procurer un approvisionnement d'uniformes pour les vendre à prix coûtant aux officiers de la milice.

On a donc fait venir d'Angleterre des articles pour un montant de...£6,847 19 2  
Plus les frais de transport et d'assurance, etc..... 258 13 6

£7,106 9 8

Ce montant s'est trouvé réduit à £5,906 12s. 8d. par suite de la perte de sept ballots évalués à £1,200 assurés à Liverpool et mis à bord du vapeur *Norwegian*.

A la réception de ces équipements au Canada, on adopta le règlement suivant pour leur distribution : " Une somme égale à dix pour cent de la valeur de chaque équipement sera ajoutée au prix pour couvrir les dépenses du département, boîtes et transport à l'intérieur. Les officiers qui désirent avoir des équipements devront déposer à la banque du Haut-Canada, au crédit du receveur-général, la somme nécessaire pour couvrir la valeur des dits équipements et transmettre au département un certificat du dépôt, avec une liste des articles qu'ils demandent : et au reçu de ces pièces, le garde-magasin recevra ordre d'expédier les articles requis par l'Express."—Conformément à ces règlements, on a reçu des officiers, jusqu'à la fin de l'année, une somme de \$18,867.12 en paiement des différents articles commandés par eux.

#### HABILLEMENTS.

Pendant l'année, 20,000 uniformes complets ont été délivrés aux magasins provinciaux à Québec. On a fait faire les pantalons ici, et les tuniques, shakos, etc., ont été importés d'Angleterre. Le coût de chaque habillement pour l'infanterie, comprenant une tunique écarlate, shakos, chevrons, brochettes de cuivre, avec les pantalons, s'est monté à \$9.55 pour l'infanterie, et \$9.67 pour les carabiniers. La distribution de ces accoutrements aux corps nouvellement organisés, a commencé le 23 mai et s'est continuée jusqu'à ce que tous ces corps aient été approvisionnés, comme il est indiqué dans l'état ci-joint. (Appendice No. 2).

#### CORPS EQUIPÉS A LEURS PROPRES FRAIS.

Il a été payé à cent quatorze corps de cette classe \$6 par homme, pour habillements en 1862 et 1863 ; le tout se montant à la somme de \$33,931.20. (Appendice No. 3.)

#### REVUES.

Les revues ont été nombreuses pendant l'année, et les différents majors de brigades ont adressé à ce sujet au département les rapports les plus flatteurs pour la force volontaire. A ces revues des corps disséminés sur une grande étendue du pays ont été concentrés dans la localité la plus centrale ou la plus convenable, comme à Québec, Brantford et Toronto ; on les a formés en brigade avec les troupes de Sa Majesté et placés sous le commandement d'officiers distingués de la force régulière qui ont toujours fait le plus grand éloge des volontaires en pareille circonstance. Ces revues, en tête desquelles il faut placer celle qui a eu lieu à Picton ainsi que d'autres réunions moins considérables dont il sera parlé plus loin, ont le précieux effet de faire connaître la valeur stratégique des corps de volontaires ainsi rassemblés, et les résultats pratiques de l'instruction militaire qui leur a été donnée. On ne saurait exagérer les avantages qui seront, dans la suite, le produit de ces réunions et de ces manœuvres en grand. S'il y a quelque part un défaut, il est mis au jour ; le progrès, les mérites sont appréciés et signalés, et une juste émulation s'empare des volontaires ; ce sont là des avantages inappréciables pour l'esprit général et l'avenir de notre force armée. Les avantages immédiats sont même très-grands. Des corps isolés, dont une grande majorité se trouvent réunis pour la première fois, commencent à seulement les manœuvres de bataillons et de brigade qui sont fort compliquées et auxquelles l'exercice par compagnie n'est qu'une préparation élémentaire. Les officiers et soldats qui ont pris part à ces revues méritent les plus grands éloges pour leur zèle et leur ardeur. La distance moyenne parcourue par les corps qui ont assisté aux revues de Brantford et de Toronto était de cinquante milles ; les volontaires ont supporté les frais et la fatigue de ce trajet : N'est-ce pas là la meilleure preuve de la loyauté que montreraient nos populations en cas de besoin ?

#### Picton.

Le 20 juillet eut lieu, dans cette ville, la première revue organisée par le lieutenant-col. Shaw, major de brigade du 3ème district militaire ; le colonel Borrowes, A. R., commandant de la garnison de Kingston, passait la revue. Le lieutenant-colonel Lowry, 47ème régt. et d'autres officiers de la force régulière étaient présents. La force volontaire assemblée se composait de deux compagnies de cavalerie de Kingston et Loughborough ; la batterie de

campagne (volontaires) de Kingston; le 14<sup>ème</sup> bataillon des carabiniers volontaires, 6 compagnies, Kingston; le 15<sup>ème</sup> bataillon d'infanterie volontaire, 6 compagnies, Belleville; le 16<sup>ème</sup> bataillon d'infanterie volontaire, 6 compagnies, Picton; 4 compagnies d'infanterie volontaire venant de Redmersville, Ameliasburg et Napanee; 2 compagnies de carabiniers volontaires de Storrington, en tout 1,293 hommes de toutes armes. Les colonels Shaw, Ponton et Ross, M.P.P., firent faire à ces différentes compagnies plusieurs évolutions de l'exercice à feu. La revue dura trois heures sous une pluie battante qui contraria un peu les manœuvres sans les interrompre. A la fin de la revue, le colonel Borrowes complimenta la force assemblée sur la bonne exécution des divers mouvements; le programme de la journée était des plus intéressants; 6 ou 7,000 personnes des campagnes environnantes avaient voulu assister à la revue. Les habitants de Picton reçurent chez eux les volontaires, et MM. Calvin et Breck, O. S. Gildersleeve, J. S. McCuaig et le capt. Smith, les transportèrent gratuitement aller et retour, sur leurs vapeurs. Quelques compagnies avaient fait cent milles ou plus pour assister à la revue.

#### Québec.

Le 2 septembre, les volontaires de Québec et de la Pointe-Lévi furent formés en brigade sur les plaines d'Abraham avec le 1<sup>er</sup> bataillon du 17<sup>ème</sup> et le 62<sup>ème</sup> régiments,—le major-général Lindsay passait la revue. La force volontaire assemblée se composait de deux compagnies de cavalerie, 53; batterie d'artillerie volontaire de place, 25; 7<sup>ème</sup> bataillon des carabiniers volontaires, 104; 8<sup>ème</sup> bataillon des carabiniers volontaires, comprenant la compagnie des carabiniers de service civil, 212; 9<sup>ème</sup> bataillon des carabiniers volontaires, 104; compagnie volontaire du génie et 17<sup>ème</sup> bataillon d'infanterie volontaire, Pointe-Lévi, environ 150; total, 710 hommes de toutes armes. La brigade volontaire commandée par le colonel Sewell et comprenant le 8<sup>ème</sup> bataillon, lieutenant-col. Reeve, le 7<sup>ème</sup> et 9<sup>ème</sup> bataillons formés en un seul, major Panet, et le 17<sup>ème</sup> bataillon, lieutenant-col. Blanchet, M.P.P., prirent part, avec les troupes régulières, à toutes les évolutions de l'exercice à feu.

#### Brantford.

C'est un jour plus tard, 3 septembre, qu'eut lieu la revue dans cette localité. Les volontaires, commandés par le major Bowles, 63<sup>ème</sup> régiment, furent formés en brigade avec la batterie de campagne Armstrong A. R., lieutenant Smith, et la brigade de carabiniers du Prince Albert (*P. C. O. Rifle Brigade*), colonel Lord A. Russell, venus d'Hamilton pour la circonstance; le major-général Napier, C. B., passait la revue. Les corps volontaires suivants prirent part à cette revue: les compagnies de cavalerie volontaire de London, St. Thomas et Burford; la batterie de campagne volontaire, Hamilton; la batterie de place volontaire, Goderich; les compagnies d'infanterie de London, St. Johns, Windsor, Drumbo, Seaforth, Clifton, Ingersoll, Thamesford, Chatham, Mont-Plaisant, Hamilton, 13<sup>ème</sup> bataillon, 6 compagnies, Georgetown, Dundas, Beamsville, Harrietsville, Stratford, Wardsville, et les compagnies de carabiniers de London, Komoka, St. Thomas, Delaware, Woodstock, Beachville, Brantford, Paris, York, Caledonia, Galt, Dundas, Waterford, Elora, Oakville, Guelph, Cayuga, Stratford et Goderich, formant un total de cinquante corps, 98 officiers, et 2,019 hommes de toutes armes. Ces troupes furent formées en trois bataillons, commandés respectivement par le capitaine lord Edward Clinton, brigade de carabiniers du Prince Albert, et les majors de brigade Light et Villiers, puis elles manœuvrèrent en brigade avec les troupes régulières. A la fin de la revue, le major-général commandant félicita les volontaires "sur leur bonne tenue et leur habileté, en ajoutant qu'il se ferait un plaisir de communiquer à Son Excellence le Commandant en Chef les résultats satisfaisants de cette journée." Les journaux de la localité ont dit que 15,000 spectateurs assistaient à la revue, ce concours énorme est dû à la sage libéralité des directeurs des chemins de fer, qui ont bien voulu transporter les volontaires, aller et retour, à prix très-réduits. Les habitants de Brantford avaient préparé un repas, et 2,500 couverts étaient mis dans le palais de l'exposition. Tous les corps réunis à Brantford, à l'exception de deux compagnies de la localité, avaient eu à parcourir pour se rendre à la revue, des distances variant d'un maximum de 164 milles (la compagnie de Windsor) à 5 milles (la compagnie de Mont-Plaisant), c'est-à-dire une moyenne de 50 milles par compagnie. Les compagnies les plus fortes en nombre à la revue étaient: la 1<sup>ère</sup> compagnie d'infanterie,

Chatham, capt. Smith, 3 officiers, 52 hommes ; la compagnie d'infanterie, Dundas, capt. Crossland, 3 officiers et 50 hommes ; et la compagnie de carabiniers de Woodstock, capt. Richardson, 3 officiers et 50 hommes. La batterie d'artillerie volontaire de Goderich, qui avait fait 84 milles pour se rendre à la revue, se fit remarquer par sa bonne tenue et sa précision dans les mouvements.

*Toronto.*

Le 8 octobre eut lieu la revue dans cette ville. La force assemblée en cette circonstance, tant en officiers qu'en hommes était beaucoup plus considérable qu'à aucune autre revue pendant l'année. Les corps suivants se trouvaient réunis : Les compagnies de cavalerie de Cobourg, York, Markham et Ste. Catherine ; la batterie de campagne (volontaires) de Toronto ; les batteries d'artillerie de place (volontaires) de Ste. Catherine et Goderich ; la compagnie navale de Toronto. *Infanterie.*—Toronto, 10ème bataillon, 8 compagnies ; Belleville, Ashburnham, Peterborough, Cobourg, Campbellford, Millbrook, Port Hope ; Kings, Albion, Lloydtown, Aurora, Barrie, Brampton, Alton, Bradford, Oshawa, Whitby, Uxbridge, Prince Albert, Owen Sound, Morriston, Orangeville, Georgetown, Stewartstown, Norval, Dundas, Thorold, Louth, Beamsville, Grimsby, et Ingersoll. *Carabiniers.*—Toronto 2ème bataillon, 10 compagnies ; Peterborough, Lindsay, Bowmanville, Port Hope, Cobourg, Barrie, Cookstown, Brampton, Collingwood, Oshawa, Whitby, Brooklin, Elora, Scarborough, Columbus, Southampton, Dundas, Oakville, North Oxford, et Brampton. Total : 81 compagnies, 211 officiers, 2,888 hommes de toute armes et 132 chevaux. La cavalerie fut mise sous les ordres du Lieut. Col. Boulton, puis l'infanterie fut formée en deux brigades commandées respectivement par le Lieut. Col. Peacocke, 16ème régiment, et le Col. Denison, commandant les volontaires de Toronto ; ces deux brigades manœuvrèrent conjointement avec la force régulière, le tout sous les ordres du major-général Lindsay. Après les évolutions ordinaires de l'exercice à feu par brigade, qui furent exécutées en présence d'un concours immense de spectateurs, les officiers commandants furent appelés en avant par le général qui leur exprima tout le plaisir qu'il avait eu à voir les différentes manœuvres, il complimenta spécialement les compagnies qui avaient fait l'exercice de bataillon, et adressa des paroles encourageantes pour celles qui n'avaient pas encore eu cet avantage. Plusieurs compagnies des campagnes reçurent des félicitations sur leur bonne tenue, surtout la batterie de place (volontaires) de Goderich ; cette compagnie avait été également remarquée à Brantford et avait mérité l'éloge flatteur du major de brigade Denison. Les compagnies les plus fortes en nombre étaient : la 2ème compagnie d'infanterie, Cobourg, Capt. Elliott, 3 officiers et 54 hommes ; et la compagnie d'Oshawa, major Fairbanks, 3 officiers et 53 hommes. La distance moyenne parcourue par chaque compagnie pour venir à la revue était de cinquante milles, distance maximum 175 milles, la compagnie de carabiniers de Southampton ; distance minimum, 5 milles, la seconde compagnie de cavalerie d'York. Le comité d'organisation avait fait des arrangements avec les différentes compagnies de chemin de fer pour le transport à prix réduit, des volontaires ; les dépenses de la revue y compris un dîner offert aux volontaires, ont été couvertes par une souscription de \$1,805.56 faite parmi les citoyens de Toronto.

En outre des revues sus-mentionnées, qui, si l'on tient compte de l'effectif assemblé, des distances à parcourir, de l'organisation de chaque revue, et de la réunion des volontaires avec les troupes de Sa Majesté, doivent être considérées comme des faits importants, il y a eu pendant l'année plusieurs autres revues sur une plus petite échelle, pour l'exercice de bataillon, organisées par les majors de brigade des différents districts. Ces réunions font honneur aux officiers comme aux soldats et témoignent de l'ardeur dont ils sont tous animés pour se perfectionner dans l'exercice des armes ; perfectionnement, qui ne saurait se réaliser tant que les compagnies resteront isolées dans leurs localités respectives.

Dans le 6ème district militaire B. C., le major de brigade Fletcher a organisé des réunions pour l'exercice de bataillon : à Waterloo le 15 août où se sont réunies six compagnies de la force collective de 20 officiers et 235 hommes ; à Hemmingford, le 22 septembre ; à Huntingdon, le 24 septembre ; et à St. Jean, le 26 septembre ; dans ces différentes localités, il s'est réuni en tout, 22 compagnies comptant 791 officiers et soldats. Ces compagnies ont été formées en bataillons et ont ainsi fait l'exercice de la façon la plus satisfaisante.

Dans le 5ème district militaire, H. C. le major de brigade Dennis a eu des inspections de bataillon : à Barrie, le 29 septembre ; à Aurora et à Whitby les 2 et 3 octobre ; 12

compagnies différentes ont pris part à ces revues et ont fait l'exercice de bataillon. Force réunie non-mentionnée.

Dans le 6ème district militaire, H. C. le major de brigade Barretto a eu des inspections de bataillon : à Goderich, le 21 septembre ; à Guelph, le 24 septembre ; et à Owen Sound, le 28 septembre. A ces inspections, il s'est présenté en tout 21 compagnies comptant 701 officiers et soldats. D'après les rapports, ces revues ont été très-satisfaisantes.

Dans le 8ème district militaire, H. C., le major de brigade Light a eu l'exercice de bataillon à Woodstock, le 3 septembre ; six compagnies étaient présentes ; force réunie non-mentionnée.

Dans le 9ème district militaire, H. C., le major de brigade Moffat a organisé le 30 septembre une réunion à Amherstburg pour l'exercice de bataillon. Dix compagnies étaient présentes, représentant un effectif de 402 officiers et soldats ; toutes les compagnies sauf celle d'Amherstburg avaient eu de 20 à 80 milles à parcourir pour venir à cette revue. Les habitants d'Amherstburg ont offert aux volontaires la plus généreuse hospitalité.

Il y a eu sur plusieurs autres points des réunions de ce genre pour l'exercice de bataillon ; toutefois, rapport n'en a pas été fait au département ; il est donc impossible de les mentionner dans ce rapport, on doit malgré cela rendre justice au zèle et à l'activité des officiers et soldats qui les ont organisées.

#### TIR A LA CIBLE.

Cet exercice est la partie la plus importante de l'instruction du volontaire, aussi a-t-on su en apprécier toute la valeur. En 1861, on importa d'Angleterre pour \$1,600 de cibles complètes qui furent distribuées aux principales stations, Québec, Montréal, Outaouais, Kingston, Hamilton et London. Les rapports de l'an dernier ne sont pas tous aussi satisfaisants qu'ils auraient pu l'être, en ce qu'ils ne donnent pas au département le moyen de constater le mérite respectif de chaque corps, comme cela se pratique dans l'armée anglaise, toutefois ces rapports dénotent des progrès sensibles dont on ne peut que se féliciter. Ces progrès sont incontestablement dus aux travaux suivis des sergents-instructeurs qu'on a disséminés dans toutes les parties de la province, et à la surveillance exercée par les majors de brigade dans leurs districts respectifs. Au commencement de l'année, les majors informèrent le département que les soixante charges accordées à chaque homme pour l'année étaient, dans certaines compagnies, employées par quelques hommes qui monopolisaient ainsi pour eux ce qui était destiné à tous les volontaires ; on prit immédiatement des mesures pour prévenir cet abus en distribuant à chaque corps des blancs pour les rapports du tir à la cible [Append. No. 4] ; de cette façon on prévenait le gaspillage des munitions et on pouvait contrôler les progrès de chaque corps. Ce système a déjà produit des résultats remarquables, et le département peut aujourd'hui, d'après les données fournies par les corps qui ont été réguliers dans l'envoi de leurs rapports, donner des renseignements précis sur la question. L'analyse suivante des rapports reçus des deux sections de la province remplit cet objet ; c'est la première fois qu'on publie ces rapports, qui ont une grande signification pratique en ce qu'ils justifient les dépenses considérables faites pour le tir.

Du Bas-Canada, on a reçu 143 rapports des corps volontaires de Nicolet, St. Joseph, St. Ours, St. Hyacinthe, Roxham, Rockburn, Franklin, Athelston, Huntingdon, Hemmingford, Beauharnois, Hinchinbrooke, Québec, Terrebonne, St. Vincent de Paul, Lachute, St. André, Como, St. Eustache, Aylmer, Buckingham, Sherbrooke, Danville, Waterloo, Grandy et Philipsburg.

La compagnie d'infanterie de Rockburn, Capt. Blackwood, a fourni la réunion la plus nombreuse pour le tir à la carabine. Le 27 août, 50 hommes de cette compagnie se réunirent à cet effet, chaque homme avait sept cartouches, et à la distance de 3 et 400 verges la moyenne des points fut constatée être de 2.34. Le chiffre le plus élevé fut atteint par le soldat M. Mitchell, qui fit sept points. La réunion la plus nombreuse, après celle-là, est celle de la compagnie d'infanterie, à Franklin, capitaine Rogers. Le 15 juillet, 47 hommes se réunirent ; 10 cartouches par homme ; distance, 100 à 200 verges ; moyenne des coups, 8<sup>38</sup>/<sub>47</sub> ; chiffre le plus élevé atteint par le soldat Wm. Adams.

La réunion la moins nombreuse a été celle de la 1ère compagnie de carabiniers de Sherbrooke, major Ibotson. 2 hommes s'exercèrent au tir le 29 septembre, ils avaient

chacun 10 cartouches, distance 200 et 400 verges, moyenne des points 12 ;—le sergent Ansell atteignit 13 point. Six hommes de la compagnie d'infanterie de Buckingham, Capt. McNaughton, se réunirent le 20 septembre, 5 cartouches à chaque homme, distance 500 verges, moyenne des points, 5—le sergent Davis atteignit 12 points.

Les meilleurs résultats ont été obtenus par les deux compagnies suivantes :

La compagnie d'infanterie à Aylmer, Capt. Campbell. 21 hommes se réunirent le 21 août, 10 cartouches par homme, distance 400 et 500 verges, moyenne considérable de 14½ points,—le caporal Marchand et le soldat Thibault atteignirent tous les deux 25 points.

La compagnie d'infanterie de Terrebonne, No. 5, du 12ème bataillon des carabiniers volontaires, Capt. Auger. Le 13 septembre, 21 hommes se réunirent, distance de 150 et 200 verges, 10 cartouches par homme, moyenne des points,  $9\frac{17}{20}$  ;—L'enseigne Chauvin atteignit le chiffre le plus élevé, 19 points.

Du Haut-Canada, on a reçu 402 rapports des corps volontaires de Bell's Corners, Vankleek Hill, Hawkesbury Mills, Ottawa, Almonte, Pakenham, L'Orignal, Fitzroy, Hawkesbury Est, Gananoque, Brockville, Burritt's Rapids, Cobourg, Lindsay, Campbellford, Peterborough, Ashburnham, Lakefield, Whitby, Brampton, King, Aurora, Alton, Barrie, Goderich, Paisley, Mount Forest, Orangeville, Durham, Kincardine, New Hambourg, Morriston, Stratford, York, Niagara, Cayuga, Dundas, Grimsby, Stewart's Town, Oakville, Georgetown, St. Ann's, Beamsville, Caledonia, Hamilton, Ingersoll, Oxford Nord, Embro, Delaware, Drumbo, Simcoe, Beachville, St. Johns, London, Harrietsville, Komoka, Brantford, Ridge Nord, Chatham, Amherstburg, Leamington et Toronto.

La compagnie No. 5, du 20ème bataillon d'infanterie, Grimsby, capitaine Nelles, a réuni le plus grand nombre d'hommes pour l'exercice au tir. Le 28 septembre, 40 hommes de cette compagnie se sont assemblés ;—10 cartouches à chaque homme ;—distances, 200 et 400 verges ;—moyenne des points faits, 5½ ; le caporal Smith et le soldat W. Barnes ont atteint le plus haut chiffre, 13 points. La compagnie No. 8, 19ème bataillon d'infanterie, Beamsville, capitaine Kerr, a réuni, le 1er août, 48 hommes ;—distances, 150 et 200 verges ;—moyenne des points,  $5\frac{2}{30}$  ;—le soldat Eli Esmond a atteint le plus haut chiffre, 15.

La plus petite réunion a été fournie par la compagnie d'infanterie d'Amherstburg, capitaine Wilkinson ; 2 hommes se sont réunis le 3 novembre ; cinq cartouches chacun ; distance, 150 verges ; moyenne des points, 4 ; le soldat C. G. Fortier a atteint le plus haut chiffre, 6. Quatre hommes de la 1ère compagnie de carabiniers, Ottawa, lieut.-col. Grant, se sont réunis le 1er septembre ; nombre de cartouches par homme, 5 ; distance, 600 verges ; moyenne des points, 5 ; le soldat Christie atteint le plus haut chiffre, 6.

Le résultat le plus satisfaisant a été atteint par la batterie volontaire de place, Goderich, capitaine Ross ; 10 hommes se sont réunis le 21 octobre ; 15 cartouches par homme ; distances de 150, 200 et 300 verges ; moyenne des points,  $15\frac{7}{10}$  ; le capitaine Ross a atteint le plus haut chiffre, 22 points. Dix hommes de la compagnie No. 4, du 20ème bataillon d'infanterie, Grimsby, capitaine Randall, avec 10 cartouches par homme, à des distances de 300 et 400 verges, ont fait une moyenne de 8½ points ; le caporal House a atteint le plus haut chiffre, 14.

Le but le plus éloigné dans les deux sections de la province n'était pas à plus de 600 verges. Comme preuve que le tir à la carabine est maintenant en grand usage dans le pays, il suffira de constater qu'en outre des munitions fournies par le gouvernement, les divers corps ont acheté des munitions extra pour la somme de \$2,863,49. A l'avenir, la distribution des munitions, réglée jusqu'à présent par les officiers-inspecteurs, sera faite aux quartiers-généraux. On ne donnera pas d'autres munitions avant que l'emploi de celles fournies durant la saison précédente ait été dûment justifié. A cet effet, on a préparé le blanc qui se trouve à l'Appendice No. 5.

Après qu'on eût distribué aux volontaires des armes aussi précieuses que les carabines Enfield, et qu'on leur eût procuré des munitions, ils sentirent d'eux-mêmes l'opportunité d'établir entre eux des concours, et de là les concours à la carabine.

#### CONCOURS A LA CARABINE.

Ils ont été très-nombreux et très-spontanés ; on peut dire que, durant l'année, ils ont atteint le plus grand développement possible. Ce n'est pas seulement dans les grand



et riches centres de population que ces concours ont eu lieu, il y en a eu dans les petites villes et même dans les villages où des compagnies se sont réunies pour essayer dans un concours leur habileté et les connaissances acquises.

Le plus important de ces concours, tant par le montant souscrit que par le grand nombre de concurrents venus de tous les points de la province, a eu lieu à Montréal, où il a commencé le 16 septembre pour ne se terminer que le 26 du même mois. Ce fut un succès complet. (\*) (Voir l'Appendice du rapport officiel). Les concurrents, réguliers, volontaires, miliciens et particuliers arrivaient en foule de tous les points du pays. Les souscriptions faites par les habitants de Montréal se sont montées à.....\$2,943 21

Produit des prix d'entrée ..... 937 50

Total .....\$3,880 71

La valeur des prix, tant en médailles qu'en objets de valeur, représentait \$2,211.88, et les dépenses du concours ont atteint le chiffre de \$1,950.

Les concurrents inscrits étaient au nombre de 1,257, et ont dépensé 10,884 cartouches; ils ont fait 17,639 *touchés* ou points, ce qui donne, pour chacun, une moyenne de 14,03. Les distances variaient de 200 à 800 verges. Les tireurs les plus remarquables et mentionnés au rapport ont été : Lord Alexander Russell, de la brigade des carabiniers du Prince Albert; lieutenant McNabb, de l'artillerie; le lieutenant Edwards, 10<sup>e</sup> volontaires de place, Ottawa; bataillon d'infanterie ou "Royaux" de Toronto; l'enseigne Esdaile, de "l'Infanterie Légère Royale" Montréal, et l'enseigne Towner, de la milice de Grenville, qui ont remporté les honneurs du concours. Le lieutenant Edwards a gagné le premier prix, la coupe de la ville, et le lieutenant McNabb a fait consécutivement cinq *œils-de-bœufs* (*bull's eyes*) à 400 verges de distance. Les autorités militaires ont montré la plus grande bienveillance en cette occasion; elles ont fourni les plantons, les marqueurs, et ont fait faire par la force régulière d'autres services de détail qui leur donnent droit à la plus vive reconnaissance de la force volontaire.

Il y avait en même temps un concours pour l'artillerie ouvert à tous les concurrents, mais dont les prix n'ont été disputés que par les volontaires de Montréal. Il est à regretter que les autres localités n'aient pas jugé à propos d'y prendre part.

La distribution des prix fut faite publiquement le 5 octobre, au Palais de Cristal, sous le patronage du général Sir Fenwick Williams, G. C. B., commandant des forces de Sa Majesté en Canada; ce fut une grande fête. Leurs Seigneuries l'évêque catholique romain et l'évêque anglican, ainsi que Son Honneur le maire de Montréal et plusieurs autres messieurs distingués, avec un grand concours de citoyens, étaient présents à la cérémonie, témoignage flatteur pour les concurrents heureux.

\*(Copie.)

DISTRICT MILITAIRE No. 11, B. C.

BUREAU DU MAJOR DE BRIGADE,

MONTREAL, le 29 septembre 1863.

MONSIEUR,--J'ai l'honneur d'informer Son Excellence le Commandant-en-Chef que le concours à la carabine organisé dans ce district, s'est terminé samedi, le 26 courant, après avoir duré dix jours. Je suis heureux d'avoir à constater que, grâce aux minutieuses précautions qu'on avait prises, on n'a pas eu à déplorer un seul accident. Les autorités militaires ont prêté leur assistance avec la meilleure grâce: des plantons de garde, plus un officier supérieur, un capitaine et dix officiers subalternes, tous de l'armée régulière, n'ont pas peu contribué à maintenir, durant tout le concours, l'ordre le plus parfait. Les carabiniers venus des deux sections de la province ont exprimé la plus grande satisfaction des dispositions prises; en effet, cette réunion des plus habiles tireurs ne peut que favoriser le mouvement volontaire, en créant de l'émulation et en popularisant l'usage d'une arme aussi puissante que la carabine dans tous les corps de la force volontaire.

Le concours fut ouvert par Son Excellence le Lieutenant-Général Sir Fenwick Williams, G. C. B., commandant des forces qui, en l'absence de Son Excellence le Commandant-en-Chef, a ouvert le tir. La distribution des prix aura lieu lundi, 5 du mois prochain, au Palais de Cristal. Immédiatement après cette cérémonie, j'aurai l'honneur de vous adresser un rapport complet, avec tableaux, etc.

J'ai l'honneur, etc,

JOHN MACPHERSON,

Major de Brigade.

Lieut-Col. Phon. A. de Salaberry,  
D. A. G. de la milice, B.-C., Québec.

*Toronto.*

Les 2, 3 et 4 juillet eut lieu dans cette ville le concours à la carabine de l'association des carabiniers du 10<sup>ème</sup> district militaire. Les dépenses du concours, couvertes, comme à l'ordinaire, par une souscription, se sont montées à \$649.41. La valeur des prix distribués représentait \$485.40. Le nombre des concurrents était de 109. On a négligé de donner la moyenne des points du concours. Aux distances de 200 et 300 verges le maximum des points a été de 23½ ; cinq cartouches à chaque tir ;—le minimum des points à 300 et 500 verges avec cinq cartouches, a été de 11½. Les distances variaient de 200 à 700 verges. On a remarqué surtout l'habileté du lieutenant Shephard, du sergent Bennett et des soldats Thom et Morrison. Les deux premiers ont fait 28 *touchés* et points à 200 et 300 verges, en cinq coups ; les deux derniers, 29 et 28 *touchés* et points respectivement à 200 et 300 verges, avec cinq coups pour chaque distance.

En concluant son rapport de ce concours le major de brigade Denison dit : " Il y a eu, dans ce district, plusieurs concours entre les divers corps, et de plus un entre la compagnie du service civil de Québec et celle de Toronto ; cette dernière a remporté le concours."

Je ne saurais conclure ce rapport sans dire que les hommes de ce district ont eu de grands succès à Hamilton, Kingston et surtout à Montréal ; ils ont remporté les deux-tiers des prix parmi lesquels la coupe des marchands de Montréal, valeur \$200, concours ouvert à 6 hommes de chaque section de la province ; le prix des bataillons volontaires, valeur \$100, concours ouvert à trois hommes de chaque bataillon de la province, a aussi été remporté par Toronto.

Les 16 et 17 septembre, à Toronto, eut lieu le concours à la carabine de l'association de carabiniers du 5<sup>ème</sup> district militaire. Dix prix furent donnés, représentant une valeur de \$324.25. Des concurrents, au nombre de 477, dépensèrent 2,970 cartouches, sans faire plus d'une moyenne de 1,05 points par homme. Les distances variaient de 200 à 700 verges. Les meilleurs coups ont été tirés à 500 et 700 verges ; à ces distances, 24 hommes, avec 240 cartouches ont fait une moyenne de 7½ points, sans compter les *touchés*. Les tireurs les plus remarquables ont été : le capt. J. Wright, 5<sup>ème</sup> bataillon, Ontario, et l'enseigne J. Ross : le premier fit 12 points à 400 verges avec cinq cartouches, et le second 14 avec 10 cartouches, à 400 et 700 verges. Au tir de compagnie, l'infanterie d'Oshawa, major Fairbanks, a été représentée par deux tireurs adroits qui ont fait 19 points, avec cinq cartouches chacun, à 200 verges. Le major de brigade Dennis dit, à la conclusion de son rapport, que " ce concours a été des plus satisfaisants ; quatre des prix étaient ouverts aux concurrents de toute la province, et cependant les volontaires du district ont remporté les dix prix offerts."

*Brockville.*

Dans cette localité, le concours a commencé le 14 juillet pour se terminer le 21 du même mois. Les prix offerts étaient au nombre de douze et représentaient une valeur de \$742. On n'a pas indiqué dans les rapports le montant des souscriptions et du produit des entrées. Concurrents 943, cartouches 5,100 ; total des *touchés* et points, 7,746, représentant une moyenne de 8.32. Distances 200 et 650 verges. Au 10<sup>ème</sup> tour et à la plus courte distance la moyenne des points fut de 10.68 ; au 11<sup>ème</sup> tour et aux plus grandes distances elle fut de 9.33 ; les meilleurs tireurs n'ont pas été mentionnés au rapport.

*Outaouais.*

L'association des carabiniers du 1<sup>er</sup> district militaire commença son concours annuel le 1<sup>er</sup> septembre, pour le continuer pendant plusieurs jours. Il y eut 12 parties. La valeur des prix, tant en argent qu'en médailles, était de \$796.00 ; montant des prix d'entrée non indiqué. Nombre des concurrents, 769, qui ont brûlé 4,225 cartouches. Le nombre général des points n'ayant pas été mentionné au rapport, il est impossible de donner la moyenne du concours. A la troisième partie à 400 verges, 5 cartouches, 17 *touchés* et points furent faits respectivement par le capt. Giles, Toronto, et le lieutenant Holden, Merrickville, le quartier-maître Morrison, compagnie navale de Toronto, et le soldat Booth,

compagnie du génie d'Outaouais. A la neuvième partie, prix des dames, \$125, offert au concours seulement aux compagnies volontaires d'Outaouais, 10 hommes par compagnie, la 1ère compagnie des carabiniers l'a emporté avec 104 points. Distances, 400 et 700 verges, trois cartouches par homme. A la onzième partie 300, 500 et 800 verges, 3 cartouches par homme, le premier prix a été remporté par le canonnier Matthews, batterie de campagne d'Outaouais, 24 points. Un prix de \$20 offert par T. Mackay, écuyer, de Rideau Hall, a été décerné au quartier-maître Morrison, compagnie navale de Toronto, qui a fait le plus grand nombre de points durant le concours.

#### Québec.

Un concours à la carabine eut lieu à l'Île d'Orléans, le 6 septembre, et dura six jours ; les autorités militaires mirent à la disposition du comité, leur tir, leurs cibles, leurs marqueurs, etc. Ce concours fut très satisfaisant ; les concurrents venaient tous de Québec, ceux des campagnes environnantes se réservant sans doute pour le grand concours de Montréal qui devait avoir lieu peu après. Les souscriptions des membres de la législature, alors en session, des marchands, citoyens et volontaires de Québec, se mon-

tèrent à .....	\$1,066 45
Produit des prix d'entrée.....	264 00

\$1,330 45

Valeur des prix tant en médailles et objets précieux qu'en argent, \$753. Nombre des concurrents, 955 ; nombre des cartouches, 5,128 ; *touchés* et points, 6,603, représentant une moyenne de 6.91. Distances de 150 à 800 verges.

Les volontaires ne se montrèrent point inférieurs aux soldats de ligne, dont un grand nombre prirent part au concours, et ils remportèrent une bonne partie des prix. Les tireurs mentionnés spécialement au rapport sont : A. L. Russell, de la compagnie des carabiniers du service civil ; G. B. Parkins et A. Shrapnell, de la 1ère compagnie du 8ème bataillon ou "Victorias," et James Day, de la 2ème compagnie du 8ème bataillon de carabiniers, tous simples soldats. Aussi : le sergent T. Ferguson, batterie No. 3, artillerie de place (volontaires) ; MM. R. Cassels, club des carabiniers, et G. Lampton, de l'association d'exercice. Le porte-drapeau Johnstone, du 62ème régiment, eut l'honneur de remporter la médaille d'or du comité, "Prix d'Honneur ;" M. Cassels le suivait de près et ne perdit que d'un point.

La distribution des prix eut lieu publiquement à l'école d'équitation, et tout fut disposé par le comité pour donner le plus grand *éclat* à la cérémonie. Le ministre de la milice, le commandant de la garnison et autres personnages de distinction, avaient cru devoir honorer cette fête de leur présence et stimuler par là le zèle et l'émulation des volontaires.

#### Hamilton.

Le concours de l'association de carabiniers du 7ème district militaire commença à Grimsby, le 13 octobre, et dura quatre jours. Là, comme à Montréal et à Québec, l'association, par l'intermédiaire de lord A. Russell, de la brigade de carabiniers du Prince Albert, commandant à Hamilton, fit exprimer chaleureusement sa reconnaissance aux autorités militaires pour "les services de tous genres qu'elle leur a rendus, dit le rapport, en cette circonstance." Souscriptions et produits des droits d'entrée, \$1,417.65 ; déboursés, \$1,395.37. Les prix distribués en argent à 12 concurrents représentaient une valeur de \$677, sans tenir compte de la valeur des *poules* (*Pools*). La valeur des objets de prix était de \$650 ; celle de deux médailles, l'une en or et l'autre en argent, n'est pas indiquée au rapport. Le nombre des entrées est de 524 ; mais dans la petite brochure publiée par le conseil et signée par son président, le lieutenant Col. Booker, on n'a pas indiqué le nombre des concurrents, le montant des munitions, le total des *touchés* et points, ni la moyenne du concours. La coupe des volontaires fut gagnée par la compagnie des carabiniers d'Oakville, lieutenant-col. Chisholm. Le prix des marchands de Hamilton fut gagné par le sergent J. Wilson, 1ère compagnie, 20ème bataillon de Ste. Catherine, et la médaille d'or du président, "prix d'honneur," par le soldat John Roe, 4ème compagnie, 13ème bataillon.

lon, Hamilton. La distribution des prix fut faite publiquement dans la grande salle de l'Institut des Artisans, Hamilton, le 13 novembre, "en présence de plus de 1,000 spectateurs invités à la cérémonie."

*Compagnie Franklin, de Huntington, B. C.*

Les 28 et 29 octobre un concours eut lieu dans cette localité, 229 concurrents, appartenant aux différentes compagnies du 6ème district militaire, vinrent y prendre part. Montant des souscriptions, \$190; valeur des prix, \$130. On n'a pas consigné au rapport la moyenne des points de ce concours; les tireurs spécialement mentionnés sont: le lieut. Johnson, 27 points; le caporal Gorham et le soldat Waddell, 26 points chacun; le capt. Lucas et le sergent Brown, 25 points chacun; et le soldat Gervis, 23 points. Distances 200 et 400 verges; nombre de cartouches par homme, cinq. Dans son rapport, le major de brigade Fletcher mentionne le fait suivant: "Les cultivateurs des environs offrirent spontanément de loger les volontaires qui venaient de loin, dans le cas où le concours durerait plus d'une journée. Cent cinquante volontaires reçurent ainsi l'hospitalité."

*Sherbrooke, B. C.*

Le concours de l'association des carabiniers du 10ème district militaire eut lieu dans cette localité les 8, 9, 10 et 12 octobre; montant souscrit, y compris les prix d'entrée, \$648.03; valeur des prix distribués, \$415.50; dépenses du concours \$255.55; neuf parties, 390 concurrents, 1,970 cartouches, 2,799 *touchés* et points, donnant une moyenne de 7.10. En parlant du capt. Hanning, de la compagnie de carabiniers de Danville, et du capt. Reynolds de la compagnie d'infanterie de Waterloo, le major de brigade King dit dans son rapport: "Je dois les plus grands éloges à ces MM. pour la persévérance qu'ils ont mise à exécuter mes instructions relatives au tir à la carabine; ils en ont du reste été récompensés en remportant tous les premiers prix excepté un, et plusieurs des autres prix."

A Kingston, au mois de septembre, il y a eu aussi de grands concours à la carabine, mais le département n'a reçu aucun rapport à ce sujet.

*Concours de compagnies.*

Un de ces concours a eu lieu à Lyn, comté de Leeds, le 20 août; quatre parties à des distances de 200 à 500 verges; valeur des prix, \$136; concurrents 119, qui ont dépensé 707 cartouches et ont fait 594 points, ce qui donne une moyenne de 4.99 *touchés* et points par homme.

A Merrickville, comté de Grenville, les 25 et 26 août—cinq parties à des distances de 200 à 500 verges; valeur des prix, \$146; 488 concurrents, qui ont dépensé 2,333 cartouches et ont fait 1,910 points, ou une moyenne de 3.91 par homme.

Le 26 septembre, la compagnie des carabiniers volontaires de Packhenham, comté de Lanark, a eu un concours dans lequel trois prix, représentant ensemble une valeur de \$45, donnés par les officiers, ont été disputés au concours. 30 entrées, à six distances, de 160 à 600 verges, 26 cartouches par homme. Le premier prix a été gagné par le caporal Burleigh, qui a fait 40 points.

A Grimsby, comté de Lincoln, le 27 septembre, concours entre 4 compagnies du 20ème bataillon d'infanterie, lieut.-col. McGivern, M. P. P., savoir: Compagnie No. 1, Ste. Catharine, capt. McDonald; compagnie No. 3, Thorold, capt. Baxter; compagnie No. 4, Grimsby, capt. Randall, et compagnie No. 6, Port Dalhousie, capt. Clarke. Voici le résultat de ce concours: soldat Sibley, compagnie No. 1, premier prix, \$36, 28 points; A. Randall, compagnie No. 5, second prix, \$30, 26 points; S. Bradley, compagnie No. 3, troisième prix, \$25, 25 points; et G. Clarke, compagnie No. 6, quatrième prix, \$20, 24 points. Distances de 200 et 400 verges, 6 cartouches par homme, moyenne 25½ points.

A Morrisburg, comté de Dundas, les 2 et 3 octobre,—cinq parties à des distances de 200 à 600 verges; valeur des prix, \$98; 120 concurrents, qui ont brûlé 1,102 cartouches, et ont fait 2,022 points, c'est-à-dire une moyenne de 16.85 par homme.

A Brockville, comté de Leeds, le 14 octobre, 2 parties à 200 et 400 verges de distance;

valeur des prix, \$26 ; 44 concurrents, qui ont brûlé 340 cartouches et ont fait 574 points, c'est-à-dire une moyenne de 16.88 par homme.

A Farmersville, comté de Leeds, le 22 octobre—cinq parties à des distances de 200 et 600 verges ; valeur des prix, \$164 ; 170 concurrents, qui ont brûlé 864 cartouches et ont fait 503 points, c'est-à-dire une moyenne de 4.13 par homme.

A Cayuga, les 9, 10, 11 et 12 novembre, entre 4 compagnies du comté d'Haldimand, de Caledonia, York, Dunville et Cayuga. Dix parties ; valeur des prix, \$100 ; 215 concurrents, qui ont brûlé 1,535 cartouches ; mais comme on n'a pas indiqué dans le rapport le nombre des points, il est impossible de déterminer la moyenne par homme. La plus intéressante des parties est celle qui a été disputée par trois hommes de chaque compagnie pour le prix d'honneur. Ce prix a été gagné par la compagnie des carabiniers d'York, cap. Davis, 104 points à des distances de 2, 3 et 400 verges, 5 cartouches par homme ; seconde par ordre de mérite, la compagnie de carabiniers de Caledonia, capt. Jackson, 100 points ; troisième, la compagnie des carabiniers de Cayuga, capt. Stuart, 98 points ; quatrième, la compagnie des carabiniers de Dunville, major Amsden, 52 points. Le caporal Baird et le capt. Stuart se sont distingués comme tireurs, le premier a fait 28 points à 2 et 400 verges, le second 26 à 2 et 350 verges, 5 cartouches par chaque distance.

A Gananoque, comté de Leeds, les 18 et 19 novembre—neuf parties, à des distances de 2 à 500 verges ; valeur des prix \$238 ; 244 concurrents, qui ont brûlé 1,247 cartouches ; nombre des points et moyenne par homme non indiqués.

La compagnie No. 1 des carabiniers d'Ottawa, Lt.-Col. Grant, a eu plusieurs concours pendant l'année. Le 1er, le 24 janvier, pour deux prix de \$4 et \$2 respectivement ; 24 entrées. Le sergent Barry a gagné le 1er prix avec 35 points ; distances de 3, 4 et 500 verges, 5 cartouches par homme. Le 2ème, le 25 mai ; quatre prix représentant une valeur de \$50, offerts par le capitaine de la compagnie, ont été disputés au concours à des distances de 2, 4 et 500 verges, 3 cartouches par distance, 39 entrées, 1er prix gagné par le sergent McCulloch, 14 points. Le 3ème, en octobre, 3 prix de la valeur de \$45, distances 3, 4 et 600 verges, 5 cartouches par distance, 25 entrées, 1er prix gagné par le soldat Maclaren. Le quatrième, en novembre, pour une carabine, valeur \$20, distance de 5 et 600 verges, 5 cartouches par distance, 28 entrées, carabine gagnée par le sergent Barry, 20 points ; et le 5ème, en décembre, pour une montre d'argent, valeur \$36, distance 400 verges, 10 cartouches, 30 entrées, montre gagnée par le sergent Barry, 27 points.

Les deux compagnies d'infanterie, à Bell's Corners et Fitzroy ont concouru (date non indiquée) pour deux prix d'une valeur de \$20, donnés respectivement par J. Skead, M. C. L., et par W. F. Powell, M.P.P. Ces deux prix furent gagnés par la compagnie d'infanterie de Bell's Corners, capitaine W. F. Powell, M. P. P. Les détails du concours n'ont pas été donnés.

Les deux compagnies d'infanterie de Perth ont aussi eu des concours, dates non-indiquées ; 6 prix ont été disputés, valeur totale \$100, présentés par les officiers de la compagnie. Les détails de ces concours ne sont pas donnés.

Le dernier concours de l'année a eu lieu au "Foulon du Croissant" (*Crescent Cove*), Québec, le 10 décembre, entre vingt sergents du 1er bataillon du 17ème régiment de ligne, et vingt soldats de la 1ère compagnie du 8ème bataillon, carabiniers volontaires, ou "Victorias," capitaine Alleyn. Ce concours mérite une mention particulière en raison des circonstances qui l'ont signalé. Les volontaires eurent en cette circonstance l'occasion de mesurer leurs forces avec les troupes régulières, et ils remportèrent la victoire. Les perdants eurent à payer les frais du concours, les gagnants se contentèrent d'avoir triomphé. Distances, 2 et 450 verges, 5 cartouches. Les sergents du 17ème firent 315 *touchés* et points ; les "Victorias" en firent 331, et gagnèrent, par conséquent, de 16 points. A la plus courte distance les volontaires étaient en dessous, ils avaient 171 points contre 187, mais ils se rattrapèrent aux longues distances, et firent 160 points contre 128. Le soldat Magee des "Victorias" se signala particulièrement, il fit 3 œils-de-bœuf et 2 mèches, c'est-à-dire un total de 18 *touchés* et points avec 5 cartouches.

Le mérite des volontaires dans le concours est d'autant plus grand et d'autant plus flatteur pour la milice en général, que le 17ème régiment est, d'après le rapport annuel du général Hay, pour 1862-63, le 5ème par ordre de mérite pour le tir à la carabine dans l'armée Anglaise.

Le résumé ci-dessus du tir à la carabine, dans la province, confirme admirablement l'opinion émise dans le dernier rapport annuel de l'association nationale des carabiniers en Angleterre, savoir : que le tir à la carabine est devenu un exercice national en Angleterre, et se répandra rapidement dans ses colonies. Des associations de carabiniers se sont formées dans presque tous les districts militaires du Canada et fonctionnent activement. Il serait à désirer maintenant qu'on eût une association provinciale à laquelle toutes les autres seraient affiliées, cela assurerait plus d'unité d'action ; un conseil provincial pourrait décider tous les points en litige et régler tous les détails d'une récréation si noble et si utile. Nous citons à ce propos un passage d'un excellent article d'un des principaux journaux de la province sur le concours de Montréal :

“ Qui osera jamais se plaindre que les Canadiens sachent manier les armes ? Lorsque tout citoyen du Canada, entre les âges de dix-huit et quarante-cinq ans, pourra mettre une balle dans une cible à une distance de 600 verges, on aura fait un grand pas pour la protection et la sûreté de notre pays. Le tir ne constitue pas tout l'art militaire, mais on peut toujours former promptement et sûrement une armée chez un peuple accoutumé au maniement des armes. Le tir à la carabine n'est pas seulement d'une grande importance en temps de guerre, mais c'est un noble et salutaire exercice qui, en outre, est peu coûteux.... Il demande de l'intelligence et distrait sans fatiguer. Tout le monde peut s'y livrer, les gens myopes n'en sont même pas exclus, bien qu'ils puissent ne pas réussir aussi bien que ceux qui ont une bonne vue. L'œil, la main, le bras et le corps, l'intelligence même ne peuvent qu'y gagner. Il faut bien tenir compte du côté où souffle le vent ; si vous voulez faire un œil-de-bœuf, il faut viser le tour de la cible et quelque fois au-delà ; enfin, au point de vue phrénologique, la faculté de comparer les grandeurs et les poids ne peut qu'y gagner.”

Le tout respectueusement soumis.

A. DESALABERRY, Lt.-Col.,  
*Dép. Adj. Gén. Mil., B. C.*  
 WALKER POWELL, Lt.-Col.,  
*Dép. Adj. Gén. Mil., H. C.*

BUREAU DE L'ADJUDANT-GÉNÉRAL,  
 Québec, le 20 février 1864.

A Son Excellence le Très-Honorable  
 GOUVERNEUR-GÉNÉRAL, etc., etc.,  
 Québec.

## LISTE DES APPENDICES.

---

1. Etat des sommes payées aux majors de brigade, etc.
2. Etat des sommes payées aux sergents-majors des batteries de campagne, etc.
3. *Appendice No. 1.*—Liste des sergents-instructeurs actuellement employés, etc.
4. *Appendice No. 2.*—Liste des corps, dans le Haut et le Bas-Canada, auxquels des accoutrements ont été fournis en 1863.
5. *Appendice No. 3.*—Etat des sommes payées aux corps de volontaires, etc.
6. *Appendice No. 4.*—Pratique du tir à la cible, etc.
7. *Appendice No. 5.*—Demande de munitions, etc.

**État** indiquant les sommes payées aux majors de brigade, pour salaire et comme indemnité pour chevaux, ainsi que pour le salaire et le transport des sergents-instructeurs.

A qui payé.	District militaire.	SERGENTS-INSTRUCTEURS.		MAJORS DE BRIGADE.			Total payé dans chaque district.	Montant total.
		Salaire.	Transport.	Salaire et indemnité pour chevaux.	Frais personnels, transport et papeterie.	Frais de port.		
	No. 2 B. C.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
Major de brigade Duchesnay	1	1734 70	175 32	717 00	153 70	9 96	2840 68	
de Bellefeuille	3	1496 70	98 37	717 00	375 24		2687 51	
Cartier	4	474 50	55 25	717 00	142 83	25 49	1415 07	
de Monenach	5	1270 85	4 30	717 00	130 25	30 16	2152 76	
Fletcher	6	1460 52	679 06	717 00	470 34	68 39	3395 12	
Suzor	7	2950 08	377 96	717 00	360 56	47 52	4453 12	
Bellerose, Lt.-Col.		697 90	53 15	340 50	133 41	29 74		
Maepheron	8	204 60		219 08	27 75	16 81	2127 04	
Maason		492 60	1 50					
Hanson	9	1741 62	150 77	717 00	237 58	82 24	2989 21	
King	10	1118 98	291 79	717 00	271 35	54 00	2453 12	
Maepheron	11	2008 49	91 95	717 00	31 96	24 32	2373 72	
Montgomery	1 H. C.	2194 85	312 35	717 00	244 47	103 10	3371 77	
Jackson, Lt.-Col.	2	2301 27	433 24	717 00	205 39	40 13	3717 03	
Shaw, Lt.-Col.	3	2145 66	156 50	717 00	482 25	139 21	3840 62	
Patterson	4	2398 73	513 05	717 00	289 21	74 27	3992 26	
Dennis, Lt.-Col.	5	2742 08	713 41	717 00	359 74	252 72	4784 95	
Barreto	6	3198 15	378 46	717 00	313 84	170 23	5277 68	
Villiers	7	3774 03	650 00	717 00	342 18	109 79	5923 00	
Light, Lt.-Col.	8	2648 32	290 42	717 00	134 39	134 39	4929 46	
Mofat	9	1799 50	229 73	717 00	327 02	20 22	3084 52	
Denison	10	534 40		717 00	30 81	17 80	1300 01	39881 30
		39348 53	6263 03	14182 58	6014 21	1470 49		\$87278 84

A. DESALABERRY, Lt.-Col.,  
D. A. G. M., B. C.  
WALKER POWELL, Lt.-Col.,  
D. A. G. M., H. C.

ROBERT BERRY,  
Greffier en Chef et Comptable.



ETAT indiquant les sommes payées pour sergents-majors des batteries de campagne, gardes-magasins provinciaux et gardiens d'arsenaux, pour l'année 1863.

PERIODE.		Pour quel service.	A qui payé.	\$ c.	\$ c.
De	A				
<i>Sergents-Majors des Batteries de Campagne.</i>					
18 63.	31 décembre.	Québec.....	P. Walsh.....	200 00	
1er janvier...	"	Montréal.....	J. Bigwood.....	200 00	
"	"	Ottawa.....	J. Forsyth.....	200 00	
"	"	Kingston.....	J. Stewart.....	200 00	
"	"	Toronto.....	John Gray.....	200 00	
"	"	Hamilton.....	John Brown.....	200 00	
"	"	London.....	W. Starr.....	200 00	1400 00
<i>Gardes-Magasins Provinciaux.</i>					
"	"	Québec.....	E. Lamontagne.....	300 00	
"	"	Montréal.....	J. Shepherd.....	300 00	
"	"	Ottawa.....	J. B. Turner.....	300 00	
"	30 septembre.	Kingston.....	J. Sutherland.....	225 00	
"	31 décembre.	do.....	J. Peacock (Assistant).....	75 00	
"	"	Toronto.....	H. Goodwin.....	300 00	
"	"	Hamilton.....	A. Booker.....	300 00	
"	"	London.....	W. Starr.....	300 00	2100 00
<i>Gardiens d'Arsenaux.</i>					
"	"	Québec.....	J. Gilmour.....	255 50	
"	"	do.....	J. Lamb.....	255 50	
"	"	Montréal.....	J. Shepherd.....	100 00	
"	"	do.....	J. Kelly.....	255 50	
"	"	do.....	E. Bates.....	255 50	
"	"	do.....	W. Healy.....	219 00	
"	"	do.....	J. Smith.....	219 00	
"	"	do batterie de campagne	H. Henderson.....	73 00	
"	"	Ottawa.....	J. Orr.....	200 00	
"	"	Prescott.....	W. Armstrong.....	100 00	
"	"	Brockville.....	W. H. Cole.....	73 00	
"	"	Kingston, batterie de campagne	R. Pepper.....	73 00	
"	"	Toronto.....	W. Robertson.....	220 00	
"	"	do.....	J. Barry.....	255 50	
"	"	do munitions de guerre.	J. Robertson.....	91 25	
"	"	Hamilton.....	D. R. Connell.....	255 50	
"	"	do batterie de campagne	J. Brown.....	73 00	
"	"	London.....	E. Evans.....	200 00	
"	"	do batterie de campagne	P. Keenan.....	73 00	3247 25

A. DESALABERRY, Lt.-Col.,  
D. A. G. M., B. C.

ROBERT BERRY,  
Commis en C. et C.

WALKER POWELL, Lt.-Col.,  
D. A. G. M., B. C.



LISTE des instructeurs maintenant employés à exercer la milice.—*Suite.*

Grade et nom.	Corps.	Envoyé d'Angleterre ou pris dans la colonie.	Solde.	En quel district employé.	Observations.
Un instructeur.....	D'un corps à .....	Montréal .....	\$ c. 0 40	No. 11, B. C.	
do .....	do .....	.....	0 40	do .....	
do .....	do .....	.....	0 40	do .....	
Sergent-major Powley..	Coldstream Guards.	Angleterre ...	1 37½	No. 1, H. C.	Major de brigade Montgomery, Outaouais.
Sergent Lambert.....	Milice .....	do .....	1 00	do .....	
“ Maddox.....	Coldstream Guards.	do .....	1 00	do .....	
“ Cocker.....	47me régiment.....	Colonie.....	1 00	do .....	
“ Isem.....	do .....	do .....	1 00	do .....	
“ Thorn.....	do .....	do .....	1 00	do .....	
Sergent-major Conway	Milice .....	Colonie.....	1 37½	No. 2, H. C.	Major de brigade lieutenant colonel Jackson, Brockville.
Sergent Evonson.....	Coldstream Guards.	Angleterre ...	1 00	do .....	
Premier sergent Grant	47me régiment.....	Colonie .....	1 30	do .....	
Caporal Robinson.....	do .....	do .....	1 00	do .....	
Sergent Bishop.....	47me régiment .....	Colonie .....	1 00	No. 3, H. C.	Major de brigade lieutenant colonel Shaw, Kingston.
“ O'Neil.....	do .....	do .....	1 00	do .....	
“ Rae .....	do .....	do .....	1 00	do .....	
Premier sergent Sault..	53me régiment.....	Angleterre ...	1 30	No. 4, H. C.	Major de brigade Patter-son, Cobourg.
Sergent Windred.....	1er bat. 60me carab.	do .....	1 00	do .....	
“ Taylor.....	16me régiment.....	Colonie .....	1 00	do .....	
“ Arnold.....	Scots Fusilier Gds..	Angleterre ...	1 00	do .....	
“ Fleyd.....	Milice .....	Colonie.....	1 00	do .....	
“ Raymond.....	do .....	do .....	0 50	do .....	
Serg.-major Sutherland	Grenadier Guards..	Angleterre ...	1 37½	No. 5, H. C.	Major de brigade lieutenant colonel Dennis, Toronto.
Sergent Stealy .....	do .....	do .....	1 00	do .....	
“ Smith.....	do .....	do .....	1 00	do .....	
“ Hardy.....	do .....	do .....	1 00	do .....	
“ Irwin.....	Milice .....	Colonie .....	1 00	do .....	
Sergent-major Woods..	45me régiment .....	Angleterre ...	1 37½	No. 6, H. C.	Major de brigade Barretto, Stratford.
Premier serg. Maunders	8me do .....	do .....	1 30	do .....	
“ Maclean .....	45me do .....	do .....	1 30	do .....	
Sergent Ward .....	Coldstream Guards.	do .....	1 00	do .....	
“ Kelly.....	63me régiment.....	Colonie .....	1 00	do .....	
“ Baxter.....	do .....	Angleterre ...	1 00	do .....	
“ McGee.....	do .....	Colonie .....	1 00	do .....	
Caporal Pearce .....	do .....	do .....	1 00	do .....	
Sergent-major Henry... Sergent McIntyre.....	Coldstream Guards. Scots Fusilier Gds..	Angleterre ... do .....	1 37½ 1 00	No. 7, H. C.	Major de brigade V'liers, Hamilton.
“ Carpenter.....	do .....	do .....	1 00	do .....	
Sergent Cox .....	do .....	do .....	1 00	do .....	
Caporal Tuck .....	Brigade de carabin.	Colonie .....	1 00	do .....	
Un instructeur.....	Du régiment à .....	Hamilton.....	0 40	do .....	
do .....	do .....	do .....	0 40	do .....	
do .....	do .....	do .....	0 40	do .....	
Sergent-major Lyons..	Milice .....	Colonie .....	1 37½	do .....	
Sergent Oswald.....	Artillerie royale....	do .....	£50 p.an	do .....	
Premier sergent Farrow	20me régiment.....	Angleterre ...	1 30	No. 8, H. C.	Lt.-colonel Light, Woodstock.
Sergent Ross.....	Brigade de carabin..	Colonie .....	1 00	do .....	
Caporal Harrison.....	do .....	do .....	1 00	do .....	
“ Macready.....	do .....	do .....	1 00	do .....	
“ Edwards.....	do .....	do .....	1 00	do .....	
Sergent Chinner.....	Coldstream Guards.	Angleterre ...	1 00	do .....	
Un instructeur.....	Du régiment à .....	London .....	0 40	do .....	
do .....	do .....	do .....	0 40	do .....	

LISTE des Instructeurs maintenant employés à exercer la milice.—*Suite.*

Grade et Nom.	Corps.	Envoyé d'Angleterre ou pris dans la colonie.	Solde par jour.	En quel district employé.	Remarques.
Premier sergent Brown	20e Regiment.....	Angleterre ...	\$ c. 1 30	No. 9, H.-C...	Major de brigade Moffatt, [Chatham.
Sergent Kelly.....	Coldstream Guards.	do .....	1 00	do ...	
Sergent Cronin.....	63e Regiment.....	Colonie.....	1 00	do ...	
" Gilloly.....	do .....	do .....	1 00	do ...	
" Lavery .....	do .....	do .....	1 00	do ...	
Un Instructeur.....	Du Regiment à.....	Toronto .....	0 40	No. 10, H.-C.	Major de brigade Denison, [Toronto.
do .....	do .....	do .....	0 40	do ...	
do .....	do .....	do .....	0 40	do ...	
do .....	do .....	do .....	0 40	do ...	

RECAPITULATION.

Service de la Reine—de l'Angleterre .....	36
do pris dans la colonie.....	64
do spécialement autorisé.....	1
Volontaires, non-combattants, obtenus dans la colonie.....	11
Total.....	<u>112</u>

*Bas-Canada.*

No.	Ins.
No. 2.....	6
3.....	4
4.....	1
5.....	3
6.....	4
7.....	14
8.....	3
9.....	4
10.....	3
11.....	11
Total.....	<u>53</u>

*Haut-Canada.*

No.	Ins.
No. 1.....	6
2.....	4
3.....	3
4.....	6
5.....	5
6.....	8
7.....	10
8.....	8
9.....	5
10.....	4
Total.....	<u>59</u>

Total..... 112

ROBERT BERRY,  
*G. en C. et C.*

A. DESALABERRY, Lt.-Col.,  
*D. A. G. M., B.-C.*

WALKER POWELL, Lt.-Col.,  
*D. A. G. M., H.-C.*

APPENDICE NO. 2.

Liste des Corps, dans le Haut et le Bas-Canada, aux quels des uniformes ont été livrés en 1863.

Date de la livraison.	Poste.	Corps.	Officier commandant.	Artillerie.		Infanterie.			Carabiniers.		
				Tuniques.	Pantalons.	Tuniques.	Shakos.	Pantalons.	Tuniques.	Shakos.	Pantalons.
Mai 23.....	Pointe Lévi.....	17e Bat. d'Infanterie Vol., 6 Comp.	Lt.-Col. Blanchet.....		315	315			133	133	
" 23.....	Québec.....	8e Bat. de Carabiniers, 2 Comp.	Reeve.....						189	189	
" 25.....	".....	7e Bat. de Carabiniers, 3 Comp.	de Salaberry.....						153	153	
" 27.....	Toronto.....	10e Bat. d'Infanterie, 7 Comp.	Cauchon.....								
" 27.....	Hamilton.....	10e Bat. d'Infanterie, 6 Comp.	Cumberland.....		385	385			165	165	
" 28.....	Argenteuil.....	11e Bat. d'Infanterie, 6 Comp.	Buchanan.....		329	329					
" 29.....	Kingston.....	14e Bat. de Carabiniers, 3 Comp.	Abbott.....		328	328					
" 30.....	Bellefleur.....	16e Bat. d'Infanterie, 6 Comp.	Shaw.....								
Jun 1.....	Pictou.....	16e Bat. d'Infanterie, 7 Comp.	Ponton.....		380	380					
" 1.....	Storrington.....	1ère Compagnie de Carabiniers.	Ross.....		385	385					
" 1.....	Napanea.....	"	Capt. Hamilton.....								
" 1.....	".....	1ère Compagnie d'Infanterie.	Spring.....								
" 1.....	".....	"	Detlor.....		55	55			55	55	
" 1.....	Rednersville.....	"	Miller.....		55	55			55	55	
" 2.....	Ameliasburg.....	Compagnie d'Infanterie.	Anderson.....		55	55			55	55	
" 2.....	St. Vincent de Paul.....	"	Lander.....		53	53			271	271	
" 2.....	St. Jean.....	12e Bat. de Carabiniers, 5 Comp.	Lt.-Col. Bellrose.....								
" 3.....	St. Jean.....	21e Bat. d'Infanterie, 6 Comp.	Major Laberge.....		324	324					
" 4.....	Trois-Rivières.....	1ère Compagnie d'Infanterie.	Capt. Bernard.....		440	440					
" 4.....	".....	"	McGivern.....		330	330					
" 4.....	Toronto.....	2e Bat. de Carabiniers, 3 Comp.	Normand.....								
" 5.....	Hawkesbury Mills.....	18e Bat. d'Infanterie, 6 Comp.	Lt.-Col. Durré.....		55	55			152	152	
" 6.....	St. Catharines.....	19e Bat. d'Infanterie, 6 Comp.	Hon. M. Hamilton.....		135	135					
" 8.....	".....	20e Bat. d'Infanterie, 6 Comp.	Hon. M. Currie.....		50	50					
" 9.....	Montréal.....	1ère Compagnie, Carabiniers de la Police.	Capt. Flynn.....		55	55			47	47	
" 9.....	London.....	"	Nalgéle.....		54	54			48	48	
" 9.....	".....	1ère Compagnie d'Infanterie.	Taylor.....		55	55					
" 9.....	St. Hyacinthe.....	"	Chisholm.....		55	55					
" 10.....	Chatham.....	3 Compagnies, d'Infanterie.	Després.....		50	50					
" 10.....	".....	"	Nelson.....		55	55					
" 10.....	Kamouraska.....	"	Smith.....		55	55					
" 10.....	Rivière du Loup.....	1ère Compagnie d'Infanterie.	Glendinning.....		55	55					
" 10.....	Acton Vale.....	Infanterie.	L. Taché.....		55	55					
" 11.....	Lennoxville.....	Compagnie d'Infanterie.	Fraser.....		55	55					
" 11.....	".....	"	Cushing.....		55	55			53	53	
" 11.....	".....	"	Rawson.....		55	55			55	55	

Date de la livraison.	Poste.	Corps.	Officier commandant.	Artillerie.		Infanterie.			Carabiniers.		
				Tuniques.	Pantalons.	Tuniques.	Shakos.	Pantalons.	Tuniques.	Shakos.	Pantalons.
" 11.....	Sherbrooke.....	"	Major Ibbotson.....						55	55	
" 11.....	".....	"	Capt. Woodward.....						50	50	
" 11.....	Ottawa.....	"	Lt.-Col. Grant.....						55	55	
" 11.....	".....	"	Capt. Beaubien.....						55	55	
" 11.....	Toronto.....	Compagnie d'Infanterie.	Capt. Massue.....		55	55					
" 11.....	".....	10me bataillon d'Infanterie.	Major Sherwood.....		55	55			55	55	
" 11.....	Prescott.....	Compagnie de carabiniers.	Lt.-Col. Jessup.....						55	55	
" 11.....	Morrisburg.....	"	Capt. Holden.....						55	55	
" 12.....	Cornwall.....	"	Bergin.....						55	55	
" 12.....	".....	"	Olivier.....		57	57					
" 12.....	Brockville.....	Compagnie d'Infanterie.	Buell.....		57	57					
" 13.....	Cornwall.....	Infanterie.	Pringle.....		57	57					
" 13.....	Gananoque.....	Compagnie de carabiniers.	McCrum.....						55	55	
" 15.....	Barrie.....	"	M Kenzie.....						55	55	
" 15.....	Collingwood.....	"	Major Stevens.....						55	55	
" 15.....	Whitby.....	"	Wallace.....						55	55	
" 15.....	Cookstown.....	"	Ferguson.....						55	55	
" 15.....	Scarborough.....	"	Capt. Norris.....						55	55	
" 15.....	Oshawa.....	"	Warren.....		55	55					
" 17.....	Guelph.....	Infanterie.	Major Fairbanks.....						55	55	
" 17.....	Owen Sound.....	Carabiniers.	Capt. Higginbotham.....						53	53	
" 17.....	".....	"	McNab.....						50	50	
" 17.....	Elora.....	"	Date.....						55	55	
" 17.....	Mount Forest.....	Infanterie.	Lieut. Mitchell.....		55	55			47	47	
" 17.....	Owen Sound.....	Carabiniers.	Capt. Imlach.....						55	55	
" 18.....	Peterborough.....	"	Brodie.....		55	55					
" 18.....	Bowmanville.....	"	Ed. Poole.....						55	55	
" 18.....	Lindsay.....	"	Lt.-Col. Cubitt.....						40	40	
" 18.....	Port Hope.....	"	Capt. Smith.....						49	49	
" 18.....	".....	"	Kirkhofer.....		55	55					
" 18.....	".....	"	Williams.....		55	55					
" 18.....	Lakefield.....	"	Vizard.....		55	55					
" 22.....	Villa Nova.....	Carabiniers.	Tisdale.....						55	55	
" 22.....	Port Rowan.....	"	Pitt Mabee.....						55	55	
" 22.....	Walsingham.....	"	Morgan.....						40	40	
" 22.....	Waterford.....	"	Green.....						40	40	
" 22.....	Komoka.....	"	Atwood.....						40	40	
" 22.....	Southampton.....	"	Sproat.....						25	25	
" 22.....	Richelieu.....	Infanterie.	Dorton.....		55	55					
" 22.....	Ridge Nord.....	Carabiniers.	Wagsstaff.....						55	55	
" 22.....	Embro.....	"	Wallace.....						55	55	
" 23.....	L'Islet.....	Infanterie.	S. Gamache.....		55	55					

Liste des corps, dans le Haut et le Bas-Canada, auxquels des uniformes ont été livrés en 1863.—Suite.

Date de la livraison.	Poste.	Corps.	Officier commandant.		Artillerie.		Infanterie.		Carabiniers.			
			Tuni-ques.	Panta-ions.	Tuni-ques.	Panta-ions.	Tuni-ques.	Shakos.	Panta-ions.	Tuni-ques.	Shakos.	Panta-ions.
Jun 23.....	Rimouski.....	Infanterie										
" 23.....	Trois-Pistoles.....	"	Capt. Michaud.....									
" 24.....	Huntingdon.....	"	" Bertrand.....									
" 24.....	"	"	" Hall.....									
" 24.....	Durham.....	"	" Whyte.....									
" 24.....	Atholstan.....	"	" McEachern.....									
" 24.....	Naperville.....	"	" Leonard.....									
" 24.....	"	"	" Morrison.....									
" 25.....	Berthier (en haut).....	"	" Trudeau.....									
" 25.....	R-du-Loup (en haut).....	"	" Ed. Caron.....									
" 25.....	Gore, 2me Cie., 1e Bt.....	"	" Wm. Smith.....									
" 25.....	Buckingham.....	"	" McNaughton.....									
" 25.....	Aylmer.....	"	" W. A. Campbell.....									
" 25.....	Phillipsburg.....	"	" Moore.....									
" 25.....	Granby.....	"	" Miller.....									
" 25.....	Waterloo.....	"	" J. Chalmers.....									
" 26.....	"	"	" Charles Maynes.....									
" 26.....	Peyth.....	"	" Reynolds.....									
" 26.....	Almorte.....	"	" Morris.....									
" 26.....	Bell's Corners.....	"	" Haggart.....									
" 26.....	"	"	" McIntosh.....									
" 27.....	Kenyon.....	"	" W. F. Powell.....									
" 27.....	Glengarry.....	"	" Fraser.....									
" 27.....	Morrisburg.....	"	" A. K. McDonald.....									
" 27.....	Lyn.....	"	" L. McDougald.....									
" 27.....	Dixon's Corners.....	"	" Rose.....									
" 27.....	Ashburnham.....	"	" Wilson.....									
" 30.....	Mill Brook.....	"	" Lowry.....									
" 30.....	Campefford.....	"	Major Rogers.....									
" 30.....	Cobourg.....	"	Capt. R. Howden.....									
" 30.....	Whitby.....	"	" Tice.....									
" 30.....	Cobourg.....	"	" Eliott.....									
" 30.....	Lloydtown.....	"	" Woodward.....									
Jul. 1er.....	"	"	" Railton.....									
		"	" Ed. Ball.....									

" 1.....	Prince Albert.....	Infanterie.													
" 1.....	Brimpton.....	"	" Foran.....												
" 1.....	Greenwood.....	"	" Stork.....												
" 1.....	Bradford.....	"	" Warren.....												
" 1.....	Barrie.....	"	" McMaster.....												
" 2.....	Seaford.....	"	" Russell.....												
" 2.....	New Hamburg.....	"	" Coleman.....												
" 2.....	Orangeville.....	"	" Goodman.....												
" 2.....	Kincardine.....	"	" Buckham.....												
" 2.....	Paisley.....	"	" Alex. Shaw.....												
" 2.....	Dundas.....	"	" Daniel.....												
" 3.....	Georgetown.....	"	" Bruce.....												
" 3.....	Thamesford.....	"	" Crossland.....												
" 3.....	Stewart Town.....	"	" Young.....												
" 3.....	Norval.....	"	" Dawes.....												
" 3.....	Ingersoll.....	"	" Murray.....												
" 3.....	St. Anne la Pocatière.....	"	" Kyle.....												
" 4.....	Mount Pleasant.....	"	" Oliver.....												
" 4.....	Drumbo.....	"	" Ellis.....												
" 4.....	Wardsville.....	"	" Howell.....												
" 4.....	Vienna.....	"	" Henderson.....												
" 4.....	St. Jean.....	"	" Gustin.....												
" 4.....	Harrietsville.....	"	Major Jackson.....												
" 6.....	Windsor.....	"	Capt. McMillan.....												
" 6.....	Sandwich.....	"	" J. G. Macdonald.....												
" 6.....	Amherstburg.....	"	" Chas. Casgram.....												
" 6.....	Blenheim.....	"	" V. Mahan.....												
" 6.....	Leamington.....	"	" Wilkinon.....												
" 7.....	Rockhart.....	"	" McMichel.....												
" 7.....	Frankin.....	"	" Fox.....												
" 7.....	Hemmingford.....	"	" Blackwood.....												
" 7.....	St. Rémi.....	"	" Rogers.....												
" 7.....	Roxham.....	"	" McVaughan.....												
" 7.....	Benharais.....	"	" Hugh McGill.....												
" 7.....	Lévis.....	Ingénieurs	" Lucas.....												
" 8.....	Kamoraska.....	Infanterie	" Martin.....												
" 8.....	Burrill's Rapids.....	"	" Freer.....												
" 8.....	Farmersville.....	"	" V. Taché.....												
" 8.....	Malorytown.....	"	" G. Shephard.....												
" 8.....	Albion.....	"	" Booth.....												
" 8.....	Derry (Ouest).....	"	" Fields.....												
" 9.....	St. Catharines.....	Artillerie	" Evans.....												
" 9.....	Napanee.....	Infanterie	" Rivers.....												
" 9.....	Uxbridge.....	"	" Stoker.....												
" 9.....	Grahamsville.....	"	" Embury.....												
			" Spears.....												
			" Graham.....												

A reporter

Liste des corps, dans le Haut et le Bas-Canada, auxquels des uniformes ont été livrés.—Suite.

Date de la livraison.	Poste.	Corps.	Officier commandant.	Artillerie.		Infanterie.		Carabiniers.	
				Tuniques.	Pantalons.	Tuniques.	Pantalons.	Tuniques.	Pantalons.
Juillet 9	Caledonia	Carabiniers	Capt. Wm. Jackson					55	55
9	York	"	" Davis					55	55
9	Kayuga	"	" Stewart					55	55
10	St. Scholastique	"	" Vachon					55	55
10	St. Rustache	"	" Marsil					55	55
10	Baie St. Paul	Infanterie	" Dupéré			55	55	55	55
11	Kamouraska	"	" Martineau			55	55	55	55
23	Easton's Corners	"	" Ferguson			55	55	55	55
23	Consecon	"	" Clark			55	55	55	55
23	Aurora	"	" Ashton			55	55	55	55
23	King	"	" Gardon			55	55	55	55
23	Alton	"	" Riddel			55	55	55	55
23	Lucan	"	" Hodgins			55	55	55	55
23	Morrison	"	" McFarlane			55	55	55	55
23	Durham	"	" McNab			55	55	55	55
23	Dorchester	"	" Wm. Smith			55	55	55	55
24	Cobourg	Carabiniers	" C. G. Levesconte			55	55	55	55
24	Belleville	"	" R. Lewis			55	55	55	55
24	London	"	" Major Stanton			55	55	55	55
24	St. Thomas	"	" Capt. Barber			55	55	55	55
24	London	"	" Major Amstern			49	49	49	49
24	Dunville	"	" Capt. R. S. Service			55	55	55	55
25	Stratford	"	" Lt.-Col. Chisholm			55	55	55	55
25	Oakville	"	" Capt. Dunnet			55	55	55	55
25	Fakenham	"	" James Poole			55	55	55	55
25	Carlton Place	"	" Gwyne			55	55	55	55
25	Merrickville	"	" Wm. Wright			55	55	55	55
25	"	"	" George Prentice			55	55	55	55
27	Columbus	"	" Th. Hodgson			55	55	55	55
27	Brooklin	"	" Seymour			55	55	55	55
27	Goderich	"	" Pollard			51	51	51	51
27	Meaford	"	" J. Cannon, Sen.			47	47	47	47
27	Leith	"	" J. McDonald			52	52	52	52
27	Laeknow	"	" Gibson			55	55	55	55
27	Dundas	"	" C. Greig			55	55	55	55
28	Benchmark	"	"			41	41	41	41

Date de la livraison.	Poste.	Corps.	Officier commandant.	Artillerie.		Infanterie.		Carabiniers.	
				Tuniques.	Pantalons.	Tuniques.	Pantalons.	Tuniques.	Pantalons.
28	Princeton	Carabiniers	Capt. Th. Cowan					40	40
30	Port Hope	Ingénieurs	Major Wright			55	55	55	55
31	Brampton	Carabiniers	Capt. Henderson					40	40
Août 14	Oxford Nord	"	" Graham					55	55
14	Delaware	"	" Cole			50	50	50	50
14	Wolverton	Artillerie	" Alex. Ross			55	55	55	55
21	Goderich	"	" N. H. Bowen			50	50	50	50
24	Québec	"	" Grant			50	50	50	50
24	"	"	" McWilliams			50	50	50	50
24	"	"	" Lindsay			50	50	50	50
Sept 2	Hinchinbrooke	Carabiniers	" Burns					45	45
2	Québec	Artillerie	" Lieut. Strathmore			55	55	55	55
4	"	Carabiniers	" Capt. Ferd. Jones					40	40
19	Fergus	Artillerie	" Roebuck			50	50	50	50
20	Gannanoque	"	" Buckley			50	50	50	50
21	Prescott	"	" Alex. Wand			50	50	50	50
21	London	"	" Bowen			69	69	69	69
21	Montréal	"	" Verner			50	50	50	50
22	Sherbrooke	Batterie de campagne	" Shields			50	50	50	50
22	Port Colborne	Carabiniers	" Rubidge			50	50	50	50
22	Hemmingford	Artillerie	" Alex. McDonell			50	50	50	50
23	Morrisburg	"	" Fraser			50	50	50	50
23	Iroquois	Carabiniers	" Major Villiers			50	50	50	50
23	Perth	Batterie de campagne	" Patton					55	55
23	Hamilton	Carabiniers	" Capt. Altemyer			55	55	55	55
23	Paris	"	" Patton			55	55	55	55
23	Québec	Carabiniers	" Patton			55	55	55	55
Août 29	Québec	Carabiniers	" Patton			55	55	55	55
30	"	Carabiniers	" Patton			55	55	55	55
Sept 8	St. Jean	Infanterie	Sgt.-Major Inbrache			1	1	1	1
8	Ottawa	Carabiniers	" Lie. Col. Durie			12	12	12	12
Sept 22	Toronto	Carabiniers	" Lie. Col. Durie			12	12	12	12
24	"	Carabiniers	" Lie. Col. Durie			12	12	12	12
24	"	Carabiniers	" Lie. Col. Durie			12	12	12	12
Sept 5	London	Infanterie	Capt. Taylor			12	12	12	12
		Total		674	724	9897	9842	4927	5422
				674	724	9897	9842	4927	5422

Les compagnies en italiques ont payé les uniformes qui leur ont été livrés.

THOS. WILY, Lieut.-Col.,  
Surintendant des Magasins.

## APPENDICE NO. 3.

ETAT indiquant les indemnités payées aux divers corps de volontaires pour exercice et uniformes en 1863.

A qui payées.	Désignation du corps.	Pour quel service.	\$	cts.	\$	cts.
Lt. Duff.....	Cavalerie.....	Exercice de la troupe pour (1862) Frontenac.....	480	00		
Major McLeod.....	do .....	do do York .....	447	00		
Capt. Burgess.....	do .....	do do London .....	511	20		
Major Stevenson.....	Batt. de camp.	Exercice de la batterie pour (1862) Montréal.....	930	00		1438 20
Lt.-Col. Notman.....	Cie. d'art. à pied	Exercice de la compagnie pour (1862) Dundas.....	186	00		
Capt. Smith.....	Comp. de carb's.	Exercice de la compagnie pour (1862) Toronto .....	330	00		1116 00
Lt.-Col. Jessup .....	do .....	do do Prescott .....	300	00		
Capt. Moir .....	do .....	do do Montréal .....	330	00		
Major Barwis.....	do .....	do do Megantic .....	318	00		
Capt. Levesconte.....	do .....	do do Belleville .....	168	00		
" Hunt .....	do .....	do do Sorel .....	286	50		
" Lewis .....	do .....	do do London.....	318	00		
Major Amsden .....	do .....	do do Dunnville.....	291	00		
Capt. Rawson.....	do .....	do do Lennoxville..	145	82		
" Higinbotham.	do .....	do do Guelph .....	285	50		
" Woodward.....	do .....	do do Sherbrooke....	306	00		
Major Stanton .....	do .....	do do St. Thomas ...	228	00		
Capt. Hanson .....	do .....	do do Montréal.....	492	00		
		Total pour exercice.....			3798	82
					\$6353	02
		<i>Indemnités payées pour uniformes.</i>				
Capt. Audet .....		Indemnité payée à sa compagnie pour uniformes pour (1862) Montréal .....	330	00		
" Emond.....	Chasseurs Canadiéens, 4e bataillon de carabiniérs.	do do .....	330	00		
" Beaudry .....		do do .....	330	00		
" Cinq-Mars.....		do do .....	330	00		
" Spénard.....		do do .....	330	00		
" D'Orsonnes.....		do do .....	324	00		
" L. Spénard.....		do do .....	330	00		
" Normandeau.....		do do .....	330	00		
Lt. Bissonnette .....		do do .....	330	00		
Capt. Hon. P. J. O. Chauveau.....		do do .....	246	00		
" Scott.....		do do .....	330	00		
" Allan.....		do do .....	330	00		
" Mackenzie.....	5e bataillon, ou infanterie royale légère.	do do .....	300	00		
" Kirby.....		do do .....	330	00		
" Hopkins.....		do do .....	330	00		
" Campbell.....		do do .....	276	00		
" Grant.....		do do .....	330	00		
" Lyman.....		do do .....	294	00		
" Johnson.....	3e bataillon Carabiniers Volontaires Victoria.	do do .....	336	00		
" Nivin.....		do do .....	300	00		
" Ogilvie .....		do do .....	300	00		
" Henderson.....		do do .....	222	00		
" Crawford.....		do do .....	300	00		
" McGrath.....		do do .....	312	00		
" Bossé.....	Carab., 9e bat.	do do Québec.....	354	00		
" Thomson .....	do do	do do .....	324	00		
Major Bernard.....	do .....	do do .....	366	00		
" Barretto .....	do .....	do do Mount Forest	222	00		
Capt. Forsyth.....	Ingénieurs.....	do do Montréal.....	330	00		
" Galway.....	Carabiniers.....	do do Ottawa .....	180	00		
" Skinner .....	Inf. 13e bat.	do do Hamilton.....	294	00		
" Wallace.....	Carab. (écoss's)	do do Whity .....	222	00		
" Ince.....	Carabiniers.....	do do Toronto .....	204	00		
" Gibsone.....	do 8e bat.	do do Québec.....	432	00		
" Shepherd.....	do .....	do do Vaudreuil.....	240	00		
" Yule .....	do .....	do do Lennoxville..	182	75		



ETAT indiquant les indemnités payées aux divers corps.—*Suite.*

A qui payé.	Désignation du corps.	Pour quel service			\$ cts.	\$ cts.	
<i>Indemnité pour uniformes.—Suite.</i>							
Capt. Wall .....	5me bataillon ou infanterie légère d'Hochelaga	Indemnité payée à sa compagnie pour uniformes pour (1862) Montréal.....				378 00	
.. Binmore .....		do do	do do	do Montréal .....	342 00		
.. Reinhardt.....		do do	do do	do do .....	348 00		
.. Jackson .....		do do	do do	do de .....	342 00		
.. Porter .....		do do	do do	do de .....	342 00		
.. Ibbotson.....		do do	do do	do do .....	342 00		
.. Crispo .....		do do	do do	do de .....	342 00		
.. Martin .....		do do	do do	do do .....	342 00		
.. St. Germain.....		Carabiniers .....	do do	do St. Hyacinthe	282 00		
Major Teeter.....		Cavalerie .....	do	Troupe do	Grimsby.....	210 00	
Capt. Herring.....		Carab., 9me bat.	do	Compag. do	Québec .....	330 00	
.. Forest .....		Artillerie à pied	do	do	Outaouais .....	240 00	
.. Macdougall.....		Troupe .....	do	Troupe do	Montréal.....	138 00	
.. Drummond .....	do .....	do	do	Sherbrooke .....	300 00		
Lieut. Heming.....	do .....	do	do	Guelph.....	150 00		
Major Button.....	do .....	do	do	Markham.....	168 00		
.. Bate .....	do .....	do	do	(1863) St. Catharines	186 00		
Capt. Cook.....	do .....	do	do	Cookshire.....	288 00		
.. DesRivières.....	do .....	do	do	St. Jean.....	240 00		
Major Teeter.....	do .....	do	do	Grimsby .....	216 00		
.. Smart .....	do .....	do	do	Port Hope.....	228 00		
Capt. Smith.....	do .....	do	do	Montréal .....	186 00		
.. Perry .....	do .....	do	do	do .....	180 00		
Lt. Duff.....	do .....	do	do	Kingston.....	186 00		
Capt. Sinclair.....	Ingénieurs .....	do	do	Outaouais .....	300 00		
.. A. G. Forrest.....	Artillerie à pied	do	do	do .....	312 00		
Major Evans.....	do .....	do	do	Montréal.....	300 00		
Capt. Ferrier.....	Bataillon d'Artillerie.	do	do	do .....	300 00		
.. Hobbs .....		do	do	do .....	300 00		
.. Shaw .....		do	do	do .....	300 00		
.. Scott .....		do	do	do .....	300 00		
.. Drum .....		do	do	do .....	300 00		
.. Stoker.....		Artillerie .....	do	do	St Catharines	235 50	
.. Pelletier .....		Carab., 9me bat.	do	do	Québec.....	254 65	
.. Galway .....		do .....	do	do	Outaouais .....	300 00	
Major Alger .....		do .....	do	do	Brantford .....	360 00	
Capt. Richardson.....		Carab. d'Oxford	do	do	Woodstock.....	390 00	
.. Grant .....	Carabiniers .....	do (spécial)	do	do .....	260 00		
.. Grant .....	Carab. écossais.	do	do	Brantford .....	330 00		
Major Bernard.....	Carabiniers .....	do	do	Québec .....	360 00		
Capt. Hanning.....	do .....	do	do	Danville .....	300 00		
.. Thomson .....	do 9me bat.	do	do	Québec.....	330 00		
.. Shields .....	do .....	do	do	Hemmingford	216 00		
.. Alleyn .....	do 8me bat.	do	do	do Québec.....	240 65		
.. Herring .....	do 9me bat.	do	do	do .....	330 00		
.. Litchfield .....	do .....	do	do	Portsmouth.....	360 00		
.. Murray .....	C. de la Reine..	do	do	Toronto.....	370 40		
.. Paterson.....	do .....	do	do	do .....	248 65		
.. Harris .....	do .....	do	do	do .....	254 65		
.. Shepherd .....	Carabiniers.....	do	do	Vaudreuil.....	276 00		
.. Minnes .....	do 14me bat.	do	do	Kingston.....	444 00		
.. White.....	do .....	do	do	Prescott.....	240 00		
.. Gardiner.....	C. de la Reine..	do	do	Toronto.....	324 00		
.. Hodgins.....	do .....	do	do	do .....	224 65		
.. Croft .....	do .....	do	do	do .....	254 65		
.. Draper .....	do .....	do	do	do .....	224 65		
.. Johnson.....	Carab. vol. Vic.	do	do	Montréal.....	318 00		
.. Nivin .....	do .....	do	do	do .....	234 00		
.. Ogilvie.....	do .....	do	do	do .....	270 00		
.. McGrath .....	do .....	do	do	do .....	276 00		
.. Gibsone .....	Carab., 8me bat.	do	do	Québec .....	432 00		

Etat indiquant les indemnités payées aux divers corps, etc. — Suite.

A qui payé.	Désignation du corps.	Pour quel service.	\$ cts.	\$ cts.
<i>Indemnité pour uniformes.— Suite.</i>				
Capt. Taylor.....	} <i>Bataillon d'infanterie légère.</i>  <i>5me bataillon d'infanterie royale.</i>	Indemnité payée à sa compagnie pour uniforme pour (1863) Montréal.....		474 00
.. Molson .....		do do	do do	330 00
.. Whitehead .....		do do	do do	330 00
.. Doutney .....		do do	do do	330 00
.. Ross .....		do do	do do	330 00
.. Brouke.....		do do	do do	330 00
.. Kennedy.....		do do	do do	300 00
.. Carlisle.....		do do	do St. Catharines	306 00
.. Henderson.....		do do	do Hamilton.....	274 00
.. Scott .....		do do	do Montréal.....	324 00
.. Allan .....		do do	do do	330 00
.. Kirby.....		do do	do do	330 00
.. Hopkins .....		do do	do do	330 00
.. Mackenzie.....		do do	do do	330 00
.. Grant.....		do do	do do	330 00
.. yman.....	do do	do do	306 00	
.. McMaster.....	do do	do Toronto.....	510 00	
Indemnité au lieu d'uniformes pour 1862.....				15356 75
do do 1863.....				18574 45
Total.....				\$ 33931 20

APPENDICE NO. 4.

RAPPORT DE LA PRATIQUE du tir à la cible de la compagnie de milice volontaire, à , ce jour de 186 .

Nombre d'hommes.	Grade et noms.	No. de coups tirés.	Distance verges.					Total des points.	Distance verges.					Total des points dans les deux distances.	Remarques.
			Points obtenus par coups.						Points obtenus par coups.						
			1	2	3	4	5		1	2	3	4	5		
*Total	Total.														Moyenne des points.

Je certifie que la pratique ci-dessus a été conduite avec soin sous la surveillance d'un officier, et, autant que possible, en conformité aux règles de mousqueterie, et que les points

\* Le total des points dans les deux distances additionné ensemble et divisé par le nombre d'hommes donne la "moyenne" ou "figure de mérite" de la compagnie.

enregistrés ont été obtenus par les soldats de ma compagnie, en regard des noms desquels ils se trouvent; de plus que les munitions qui m'ont été données pour l'usage de ma compagnie n'ont pas été dépensées autrement que tel que ci-dessus rapporté, et qu'il n'a pas été fait usage d'autres munitions que celles fournies par le gouvernement.

Signature,

*Commandant la Compagnie.*

N. B.—Un œil-de-bœuf compte 3 points; un centre, 2; et un dehors de centre, 1.

Une de ces formulaires sera remplie par le capitaine et transmise au major de brigade du district, chaque fois qu'un parti d'une compagnie va "tirer à la cible" que le parti soit nombreux ou non. Le rapport des compagnies en bataillon sera, bien entendu, envoyé au major de brigade par la voie du Lt.-Colonel du bataillon. Les majors de brigade examineront ces rapports et les adresseront à ce département tous les trois mois, avec leurs rapports trimestriels.

Ces formulaires seront fournies aux capitaines des compagnies en les demandant aux majors de brigade.

### APPENDICE NO. 5.

DEMANDE de munitions pour la pratique et l'exercice de la  
de milice volontaire.

Quartiers-Généraux à

ce

jour de

186 .

	MUNITIONS AVEC PRO- PORTION DE CAPSULES.		OBSERVATIONS PAR LE MAJOR DE BRIGADE Sur l'état effectif de la compagnie, et si, dans son opinion, l'allocation entière devrait être faite, ou seulement une partie.
	Charges.		
	A balle.	Sans balle.	
Allocation pour hommes reçue pour l'année dernière.....			
Moins—dépensé pour la pratique et l'ex- ercice du corps.....			
Restant en main.....			
Requis pour compléter l'allocation pour hommes actuellement effectifs à cette date, d'après l'estimation ci-après spécifiée.....			
Allocation totale pour l'année 186			

*Capitaine Commandant la Compagnie.*

Le garde-magasin provincial à ..... délivrera sur cette demande  
charges à balle et ..... charges sans balle de munitions.

No.

Département de la milice,  
Québec, 186 .

Approuvé,

Lieut.-Col.,  
D. A. G. M.

1. L'allocation annuelle, (due le 1er avril) pour tous les corps armés de carabines Enfield est de 60 charges à balle et 40 charges sans balle pour chaque homme actuellement effectif.

2. Cette demande, lorsqu'elle aura été remplie par le capitaine, sera transmise par lui au major de brigade de la division pour être certifiée, comme ci-dessus, et celui-ci la transmettra *directement* au département de la milice, aux quartiers-généraux, pour être approuvée. Les munitions ne seront fournies qu'en *caques* ou *barils*, et les officiers qui en font l'expédition ne devront en aucun cas en donner une quantité *moindre* qu'un quart de baril.

## MUNITIONS EXTRA.

3. Les officiers commandant les corps qui peuvent avoir besoin de munitions extra sont informés que le quart de baril contient sept cents (700) charges de cartouches à balle, avec la proportion de capsules : et ces munitions ne seront, à l'avenir, émises qu'en quart de baril seulement. Les officiers demandant des munitions extra devront donc, à l'avenir, calculer la quantité demandée en quarts de baril, en ayant soin que la quantité demandée corresponde au contenu d'un ou de plusieurs quarts de baril.

4. Les *munitions extra* ne sont émises que sur demande faite *directement* au département de la milice, aux quartiers-généraux, par l'officier qui en a besoin, et le paiement de telles munitions extra doit être fait par l'officier qui en fait la demande, en en déposant le prix dans la banque de Montréal, au crédit du receveur-général, en en transmettant le certificat de dépôt au département de la milice. Le prix d'un quart de baril de munitions à balle, avec capsules, est de \$11 16.

## DEPARTEMENT DE LA MILICE.

BUREAU DE L'ADJUDANT GENERAL,  
Québec, 186

MONSIEUR,—Relativement à votre demande de munitions pour le corps sous vos ordres pour la présente année, j'ai l'honneur de vous informer que j'ai, ce jour, donné instruction au garde-magasin provincial à d'expédier à votre adresse, de la manière ordinaire, charges à balle et charges sans balle, avec la proportion ordinaire de capsules.

Son Excellence le commandant-en-chef me prie de vous informer, en même temps, que l'objet principal qu'elle a en vue est l'efficacité des volontaires dans le tir à la carabine, et à cette fin, Son Excellence désire qu'on ne permette à aucun volontaire de tirer plus que sa part (60 charges à balle) des munitions du gouvernement. Il est du devoir de l'officier commandant de voir à ce que chaque volontaire, proportion gardée de l'effectif de la compagnie, tire le nombre voulu de charges (60) à la cible, durant l'année, au temps qu'on jugera le plus convenable; car il est évident que si toutes les munitions fournies par le gouvernement sont dépensées aux tirs à la carabine par quelques volontaires seulement de chaque compagnie — une pratique qui prévaut fréquemment aujourd'hui — l'objet que Son Excellence a en vue ne pourra être atteint.

En conséquence, le commandant-en-chef désire que j'insiste sur la nécessité qu'il y a de se servir de ces munitions conformément aux instructions qui précèdent.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

Au Capitaine  
Commandant la  
à

Compagnie Volontaire

Lt.-Col.  
D. A. G. M.

# RÉPONSES

A une Adresse de l'Honorable Assemblée Législative, datée le 17 mars 1864, demandant des renseignements concernant l'inspection des Corps de Volontaires.

Par ordre,

JOHN SIMPSON,  
Secrétaire.

SECRETARIAT,  
27 mai 1864.

[Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, un résumé seulement de ces réponses est imprimé.]

RÉSUMÉ des rapports d'officiers de l'armée régulière nommés pour faire l'inspection des différents corps de volontaires du Bas et du Haut-Canada,—l'inspection ayant été faite durant les mois de janvier et février 1864.

## BAS-CANADA.

	Compagnies.	Officiers.	Sergents.	Soldats et chefs de file.
Cité de Montréal, Col. Stephenson....	57	143	189	1847
District de Montréal, Major Smith....	72	156	174	2102
District de Québec, Col. Ingall.....	39	73	80	1138
Total.....	168	372	443	5087

Moyenne pour les 168 compagnies,—2 et  $\frac{1}{2}$  pour les officiers, 2 et  $\frac{3}{4}$  pour les sergents, et 30 et un tiers pour les soldats. Total de tous grades, 5902 ; ce qui donne une moyenne générale de 35 et  $\frac{1}{2}$  pour les officiers, sous-officiers et soldats de chaque troupe, batterie et compagnie inspectées.

## HAUT-CANADA.

	Compagnies.	Officiers.	Sergents.	Soldats et chefs de file.
District de London, Col. Grant.....	41	99	112	1521
District de Hamilton, Col. Hoste.....	52	113	123	1608
District de Toronto, Col. Mountain....	69	163	203	2458
District de Kingston, Col. Earle.....	58	141	168	2052
District de l'Est, Major Smyth.....	14	13	28	469
Total .....	<u>234</u>	<u>529</u>	<u>634</u>	<u>8108</u>

Moyenne pour les 234 compagnies,—2 et  $\frac{1}{4}$  pour les officiers, 2 $\frac{1}{2}$  pour les sergents, et 39 et  $\frac{3}{5}$  pour les soldats. Total de tous grades, 9271 ; ce qui donne une moyenne générale de 39 et  $\frac{3}{5}$  pour les officiers, sous-officiers et soldats de chaque troupe, batterie et compagnie inspectées.

	Compagnies.	De tous grades.
Total, Bas-Canada.....	168	5902
Total, Haut-Canada.....	234	9271
Grand total.....	<u>402</u>	<u>15173</u>

ce qui donne une moyenne générale de 37 et  $\frac{3}{4}$  pour les officiers, sous-officiers et soldats de chaque troupe, batterie et compagnie inspectées.

## No. 14.

ETAT des obligations et cautionnements enregistrés au bureau du registraire provincial jusqu'au 19 février 1864.

[Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, l'état ci-dessus n'est pas imprimé.]

## No. 15.

ETAT des recettes et dépenses du chemin de fer de Montréal à Champlain, avec indication de la quantité du fret et du nombre des voyageurs acheminés sur ce chemin durant 1863, tel que requis par la 49me section de l'acte 2 Guil. IV., chap. 58.

Recettes.	Dépenses courantes.	Tonnage.	Voyageurs.
\$269,627 60	145,535 57	85,464	168,160

Montréal, 20 février 1864.

G. IRVING, comptable.

Je, George Irving, déclare sur serment que l'état ci-dessus est, au meilleur de ma connaissance et croyance, exact et fidèle sous tout rapport:

G. IRVING.

Assermenté devant moi, à Montréal, ce 4 mars 1864.

JOHN JORDAN, J. P.

## CHEMIN DE FER DU NORD DU CANADA.

ETAT des recettes et dépenses pour l'année expirée le 31 décembre 1863.

RECETTES.	\$ cts.	\$ cts.
Voiturage du fret, complet parcours.....	18205 74	
Do local.....	275462 19	
Voyageurs.....	102147 66	
Service postal.....	3453 44	
Quaiage.....	1308 86	
Hangarage.....	4194 16	
Péages des estacades.....	994 50	
Autres sources.....	840 00	
Total, recettes.....		406606 55
DEPENSES.		
Entretien de la voie.....	35874 91	
Travaux et édifices.....	10991 00	
Machines et fonds de roulement.....	51006 16	
Service des trains.....	28453 84	
Desserte des stations sur la voie.....	12194 63	
Do des localités.....	12357 85	
Do complet parcours.....	7023 69	
Approvisionnement.....	27685 91	
Dépenses diverses.....	14146 41	
Dépenses générales.....	18804 22	
Items étrangers aux frais ordinaires d'exploitation.....	8340 12	
Total, dépenses.....		226878 74
Recettes nettes.....		\$179727 81

Compte du revenu net pour l'année expirée le 31 décembre 1863.

Intérêt sur les 1ers bons privilégiés, 30 juin.....	\$	cts.
Do 1ers do 31 décembre.....	36500	00
Do 2mes do 30 juin.....	41376	40
Do 2mes do 31 décembre.....	41449	40
Sommes affectées à des travaux et au paiement de réclamations.....	19340	35
Change et commissions.....	4395	51
Balance .....	36367	77
		<b>\$215929 43</b>
Balance de 1862.....	23327	98
Revenu net, 1863.....	179727	81
Intérêt sur bons à Londres.....	3431	48
Intérêt payé.....	9442	16
		<b>215929 43</b>
Balance rapportée.....	\$	36367 77

Je, Thomas Hamilton, de la cité de Toronto, premier comptable du chemin de fer du Nord du Canada, déclare sur serment que l'état ci-dessus est, au meilleur de connaissance, fidèle et exact.

THOS. HAMILTON.

Assermenté devant moi, à Toronto, ce 3<sup>e</sup> jour de mars 1864.

GEORGE BOOMER,  
Magistrat de police.

Etat du fret acheminé le long du chemin de fer du Nord du Canada, durant l'année expirée le 31 décembre 1863.

Description du fret.	Acheminé vers le nord.		Acheminé vers le sud.	
	Aux localités.	D'un bout à l'autre de la voie.	Aux localités.	D'un bout à l'autre de la voie.
1 <sup>re</sup> classe .....	1133 <sup>1805</sup> / <sub>2000</sub>		1063 <sup>1362</sup> / <sub>2000</sub>	
2 <sup>e</sup> classe.....	6461 <sup>332</sup> / <sub>2000</sub>		539 <sup>977</sup> / <sub>2000</sub>	
3 <sup>e</sup> classe.....	4633 <sup>1971</sup> / <sub>2000</sub>		1384 <sup>1370</sup> / <sub>2000</sub>	
Flour de farine.....	73 <sup>1960</sup> / <sub>2000</sub>		7677 <sup>440</sup> / <sub>2000</sub>	836 <sup>907</sup> / <sub>2000</sub>
Blé.....	31 <sup>280</sup> / <sub>2000</sub>		21699 <sup>1000</sup> / <sub>2000</sub>	1504
Blé-d'Inde.....	3 <sup>840</sup> / <sub>2000</sub>		679 <sup>1420</sup> / <sub>2000</sub>	7301
Orge.....	34 <sup>1456</sup> / <sub>2000</sub>		591 <sup>816</sup> / <sub>2000</sub>	
Avoine.....	1 <sup>822</sup> / <sub>2000</sub>		254 <sup>888</sup> / <sub>2000</sub>	
Bœuf et lard.....				1672
Divers.....	1200		98497 <sup>617</sup> / <sub>2000</sub>	
<b>Total.....</b>	<b>13573 <sup>1469</sup>/<sub>2000</sub></b>		<b>132420 <sup>51</sup>/<sub>2000</sub></b>	<b>11313 <sup>907</sup>/<sub>2000</sub></b>



Tableau des voyageurs voiturés sur le chemin de fer du Nord du Canada, durant l'année expirée le 31 décembre 1863.

Nombre de voyageurs qui ont pris des billets aux stations.....	92,608
Do qui ont payé sur le train.....	11,334
Do voiturés gratuitement, employés compris .....	3,870
Total, nombre de voyageurs voiturés .....	<u>107,832</u>

Je, Samuel Skelton, de la cité de Toronto, commis surveillant du chemin de fer du Nord du Canada, déclare que l'état ci-dessus, pour l'année expirée le 31 décembre 1863, est, au meilleur de ma connaissance et croyance, fidèle et exact. Aussi, Dieu me soit en aide.

SAMUEL SKELTON.

Assermenté devant moi ce 31 de mars 1863.

JAMES E. SMITH.

ETAT relatif aux Biens des Jésuites fourni par le soussigné à l'honorable Secrétaire Provincial, tel que requis par l'acte 16 Victoria, chapitre 163, section 5, des statuts refondus du Canada,

Nom de la propriété.	Nombre d'arpents originairement octroyés et date de l'octroi.	No. d'arpents concédés et taux par arpent.	Arrérages.
Sillery.....	8,979 arp'ts. en superficie	23 octobre 1699.....	Tous .....
St. Gabriel.....	119,720 .....	11 avril 1647 .....	70,714 arp'ts en superficie
Notre Dame des Anges.....	28,224 .....	17 janvier 1652.....	Tous .....
Belair .....	14,112 .....	24 novembre 1682 .....	Tous .....
Biens dans Québec.....	Pas exactement connus	.....	.....
Biens dans Lauzon .....	2,140 .....	.....	Tous .....
Batiscan .....	282,240 .....	13 mars 1659.....	.....
Cap de la Magdeleine.....	282,240 .....	20 mars 1651.....	.....
Isle de St. Christophe.....	80 .....	.....	.....
Coteau St. Louis.....	96 .....	16 février 1634.....	31 arpents d'ap. le plan
Pacheveni.....	environ 3.....	16 février 1634 .....	2 1/2 .....
Banlieue des Trois-Rivières	575 .....	8 août 1634.....	Tous.
Tadoussac.....	6 .....	1er juillet 1656 .....	.....
Laprairie .....	56,448 .....	1er avril 1647.....	53,712 .....

Aux arrérages portés dans l'état de l'année dernière comme s'élevant à \$167,240 40, ajoutez une année de revenu, savoir : \$24,957 59, ce qui donnera un total de \$191,898 08, duquel il faut déduire \$30,320 61 reçus en 1863, de sorte qu'il reste du \$161,577 47.

N.B. Taux général sur toutes les concessions jusqu'à la passation de l'acte seigneurial, 1 de cens et rentes par arpent de superficie. Depuis 1856, et selon la localité, de 40 à 50 cents par arpent sont exigés.

DEPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,  
Biens des Jésuites et division du Domaine de la Couronne,  
Québec, 31 janvier 1864.

(Signé),

F. T. JUDAH,  
Commis des Biens des Jésuites.

taire Provincial, tel que requis par l'acte 16 Victoria, chapitre 163, section 5, des chapitre 33, section 29.

Revenu pour l'année dernière, et de quelle source.							Somme dépensée et pour quel objet.		
Lods et ventes	Cens et rentes.	Moulins, fermes, etc.	Rentes foncières et constitués	Reçus sur jugem'ts.	Prix de commutation.	Droits sur les bois et rente de terrain.	Total.	\$	c.
\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.		
.....	168 05	2 00	5283 72	.....	513 25	.....	5967 02		
.....	40 24	64 10	.....	.....	.....	.....	104 34		
8 34	63 75	10061 17	1922 80	.....	.....	.....	12056 06		
.....	12 28	.....	.....	.....	.....	.....	12 28		
.....	.....	1178 67	35 59	.....	.....	.....	1214 26		
81 37	4 00	.....	.....	.....	.....	.....	4 00		
4 37	209 56	605 48	.....	.....	.....	.....	4505 10		
.....	73 56	1639 78	.....	.....	.....	.....	.....		
34 37	723 61	250 00	.....	2087 81	.....	.....	3095 79		
							26958 85		
Salaires de l'agent remboursé*.....							3361 76		
							\$30320 61		\$30320 61

\* Salaire de J. B. Varin, depuis sa nomination comme commissaire seigneurial en janvier 1861, jusqu'au 12 août 1863, date du décret du conseil annulant sa nomination comme agent général pour la perception des arrérages dus sur ces biens.

(Signé),

ANDREW RUSSELL,  
Sous-Commissaire.

## (No. 17.)

REPONSE à une adresse de l'Assemblée Législative, datée du 10 septembre 1863 ; demandant copie des documents au sujet de la plainte faite contre Didace Tassé, inspecteur du revenu et coroner pour le district d'Iberville, et l'enquête faite sur cette plainte et le rapport fait à ce sujet.

Par ordre,

A. J. FERGUSSON BLAIR,  
Secrétaire.

SECRETARIAT,  
7 mars, 1864.

## (No. 18.)

REPONSE à une adresse de l'Assemblée Législative à Son Excellence le Gouverneur-Général, datée du 16 avril 1863, le priant de faire mettre devant cette chambre " copie de la correspondance et les papiers concernant la " démission de M. Harston et autres, maîtres de poste, dans le comté de " Northumberland, par le ci-devant maître-général des postes."

Par ordre,

A. J. FERGUSSON BLAIR,  
Secrétaire.

SECRETARIAT,  
7 mars 1864.

## (No. 18.)

REPONSE en totalité à une adresse de l'Assemblée Législative, datée le 28 septembre 1863, demandant des renseignements au sujet des employés publics démis depuis le 25 mai 1862, et de ceux employés depuis.

Par ordre,

A. J. FERGUSSON BLAIR,  
Secrétaire.

SECRETARIAT,  
Québec, 22 mars 1864.

## No. 18.

REPONSE à une adresse de l'Assemblée Législative, à Son Excellence le Gouverneur-Général, datée le 17 courant, le priant de faire mettre devant cette chambre " Copie de tous les papiers et documents en la possession du gouvernement, au sujet de la démission de M. Hammond de la charge de " régistrateur du comté de Bruce ; et aussi, copies de toutes demandes, " ordres en conseil et autres documents relatifs à la nomination de John " McClay à la dite charge."

Par ordre,

A. J. FERGUSSON BLAIR,  
Secrétaire.

SECRETARIAT,  
24 mars 1864.

(No. 18.)

REPONSE à une adresse de l'Assemblée Législative, datée le 9 mai 1864 demandant copie de tous documents et correspondances relatifs à la destitution de John Sharples, écuyer, de la place de commissaire du havre de Québec, et à la nomination de Joseph Hamel, écuyer, à la même situation ; et aussi, toute correspondance échangée entre le gouvernement et le président des commissaires du havre de Québec, ou tout autre, au sujet de cette nomination et de la construction d'un quai à lest par les dits commissaires du havre, et du contrat pour cette construction avec Messieurs Peters, ainsi que copie des diverses soumissions présentées aux commissaires pour cette entreprise.

Par ordre,

JOHN SIMPSON,  
Secrétaire.

SECRETARIAT,  
Québec, 11 mai 1864.

(No. 18.)

REPONSE à une adresse de l'Assemblée Législative, datée le 9 mai 1864, demandant copie des documents se rattachant à la démission de M. Bolduc, de la charge de géôlier de la prison du district de Joliette.

Par ordre,

JOHN SIMPSON,  
Secrétaire.

SECRETARIAT,  
16 mai 1864.

(No. 18.)

REPONSE à une adresse de l'Honorable Conseil Législatif à Son Excellence le Gouverneur-Général, datée le 23 septembre 1863, le priant de faire mettre devant cette Chambre " une copie du livre de caisse, et de tous documents " qui pourront servir à faire voir l'état des comptes de Thomas Cotton, ci-devant percepteur de douanes à Port Credit, avec le gouvernement à l'époque de sa démission de telle charge ; aussi, un état des deniers qui lui ont été payés par le gouvernement, et pour quel service, depuis sa " démission."

Par ordre,

JOHN SIMPSON,  
Secrétaire.

SECRETARIAT,  
Québec, 28 mai 1864.

[Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les rapports qui précèdent ne sont point imprimés.]

(No. 18.)

REPONSE à une adresse de l'Honorable Conseil Législatif à Son Excellence le Gouverneur-Général, datée le 13 du courant, le priant de faire mettre devant cette Chambre " Copie de toute la correspondance échangée entre le ministre des finances et le percepteur au port de Belleville, au sujet du déplacement de Philip J. Roblin de Shannonville au dépôt du chemin de fer à Belleville ; aussi, copies de la correspondance au sujet du déplacement de M. Beamish de Wolf Island à Belleville, et son déplacement de là à Shannonville ; aussi, copie de l'ordre du ministre des finances, annonçant qu'il n'est plus besoin des services d'un officier à Shannonville, la démission de M. Roblin, qui a été transféré à Belleville, et que M. Beamish a été maintenu dans sa charge à Shannonville ; ainsi que copies du rapport des inspecteurs sur ces sujets, et des copies de toutes correspondances entre M. Roblin et les départements depuis le 1er août 1863, se rattachant à ces sujets."

Par ordre,

JOHN SIMPSON,  
Secrétaire.SECRETARIAT,  
Québec, 31 mai 1864.

No. 18.

REPONSE à une adresse de l'Assemblée Législative à Son Excellence le Gouverneur-Général, datée le 30 mai, le priant de faire mettre devant cette chambre " Copies de tous ordres en conseils, rapports, correspondances et autres papiers se rattachant à la démission de M. Talfourd de la place de surintendant des affaires des Sauvages dans le district Ouest ; aussi, copies de tous ordres en conseil, rapports, correspondances et autres papiers se rattachant à la nomination ou à la nomination projetée de M. McKenzie ou de toute autre personne à la dite place."

Par ordre,

JOHN SIMPSON,  
Secrétaire.SECRETARIAT,  
Québec, 16 juin 1864.

[Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les rapports qui précèdent ne sont pas imprimés.]

(No. 19.)

## RÉPONSE

A une adresse de l'honorable Assemblée Législative, datée le 28 septembre 1863, demandant des renseignements au sujet des déboursés faits pour l'amélioration de la navigation de cette province et des revenus en provenant.

Par ordre,

A. J. FERGUSSON BLAIR,  
Secrétaire.SECRETARIAT,  
7 mars 1864.

REPONSE à une adresse de l'honorable Assemblée Législative (28 septembre 1863), demandant un état détaillé des sommes dépensées, chaque année depuis l'Union, pour l'amélioration de la navigation, et pour jetées et havres dans les diverses rivières et lacs de la province; aussi, les deniers reçus des bâtiments naviguant sur ces rivières ou lacs, pour péages ou honoraires, ou pour loyer de traverses, ou provenant d'autres sources.

DEPENSES.

Année	Pour la construction de havres, etc.	Créance des hâtures de Ste. Claire.	Améliorations sur la rivière de la Tamise.	Pour la construction du havre de Rondeau.	Pour la construction de la rive de Port Stanley.	Pour la construction, etc., du havre de Fort Dover.	Pour la construction et réparation du canal Welland.	Pour la construction et réparation du canal de la Baie de Burlington.	Pour la construction et réparation du havre d'Oakville.	Pour la construction et réparation du havre de Toronto.	Pour la construction du Whiby.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1841	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13891 55	5614 32	354 54	.....	.....
1842	.....	.....	.....	.....	.....	.....	506833 42	18671 50	.....	.....	.....
1843	.....	.....	.....	.....	.....	.....	71941 22	.....	.....	.....	.....
1844	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12800 00	.....	.....	.....	.....
1845	.....	.....	.....	12132 00	.....	8573 42	29384 18	.....	185 75	1847 74	13564 82
1846	.....	.....	.....	6208 48	830 52	.....	458779 45	.....	1326 74	244 52	596 00
1847	.....	.....	.....	10921 72	900 00	.....	406259 84	7696 37	1350 57	240 00	.....
1848	.....	.....	.....	10975 42	2282 00	.....	11906 97	1650 22	1437 20	.....	.....
1849	.....	.....	.....	.....	787 48	.....	253174 95	1340 14	1808 00	.....	.....
1850	.....	.....	.....	.....	7853 28	Pour la construction, etc., de Port Bruce.	149144 46	9917 35	.....	.....	.....
1851	.....	.....	.....	.....	14952 35	.....	121700 37	5347 20	.....	.....	.....
1852	.....	.....	.....	.....	19955 48	.....	143672 08	.....	.....	.....	.....
1853	.....	.....	.....	.....	616 20	.....	195492 87	107 00	.....	.....	.....
1854	.....	.....	.....	.....	1998 77	.....	11484 02	29715 30	.....	.....	.....
1855	.....	.....	.....	.....	4864 50	.....	11484 02	29629 34	.....	.....	.....
1856	.....	.....	.....	.....	8684 50	.....	14836 42	3720 00	.....	.....	.....
1857	.....	.....	.....	.....	5488 54	.....	146373 57	23662 98	.....	.....	.....
1858	.....	.....	.....	.....	1000 00	.....	86813 72	3787 22	.....	.....	.....
1859	.....	.....	.....	.....	7956 79	.....	91449 35	12046 55	.....	.....	.....
1860	.....	.....	.....	.....	1708 99	.....	108560 02	8362 25	.....	.....	.....
1861	.....	.....	.....	.....	4585 00	.....	75081 55	.....	.....	.....	.....
1862	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total.....	\$94562 63	19984 45	3813 27	40237 62	140509 90	16292 89	3718663 08	163587 74	6462 80	9361 90	19171 49

REPONSE à une adresse de l'honorable Assemblée Législative, demandant un état détaillé des sommes dépensées chaque année depuis l'Union, pour l'amélioration de la navigation, etc.—*Suite.*

D E P E N S E.

	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1841.....													
1842.....													
1843.....													
1844.....													
1845.....													
1846.....													
1847.....													
1848.....													
1849.....													
1850.....													
1851.....													
1852.....													
1853.....													
1854.....													
1855.....													
1856.....													
1857.....													
1858.....													
1859.....													
1860.....													
1861.....													
1862.....													
Total.....	\$40000 00	42617 93	437367 79	8241 00	3199365 28	5632 48	168977 20	124781 57	370635 49	68725 39	31695 50		

Canal de l'Outaouais, Pour les canaux de Longue, etc., Pour l'amélioration de la navigation de l'Outaouais, des Chats, etc., Pour la construction de l'écluse de Ste. Anne, Pour la construction et réparations du canal de Jonction, Creusage de la Rivière aux Raisins, Pour la construction et réparations des canaux du St. Laurent, Jétées, etc., à Presqu'île, Dragnage, etc., à Pilon, Améliorations sur la Rivière Trent, de des jetées de Bob-caygon, etc., Pour la construction et réparations du havre de Cobourg, Pour la construction et réparations du havre de Port Hope.

D E P E N S E.

	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1841.....																
1842.....																
1843.....																
1844.....																
1845.....																
1846.....																
1847.....																
1848.....																
1849.....																
1850.....																
1851.....																
1852.....																
1853.....																
1854.....																
1855.....																
1856.....																
1857.....																
1858.....																
1859.....																
1860.....																
1861.....																
1862.....																
Total.....	\$13500 11	553557 23	474871 72	641089 72	329701 51	24499 30	108166 98	631575 71	402251 66	106468 49						



REPOSE à une adresse de l'honorable Assemblée Législative, demandant un état détaillé des sommes dépensées, chaque année depuis l'Union, pour l'amélioration de la navigation, etc.—*Suite.*

REVENU.

	Loyers de traverses.	Du havre de Ron-	Du havre de Port	Du havre de Colborne.	Du havre de Dum-	Du havre de Matildaud.	Du havre de Dalhousie.	Du havre de Oakville.	Du havre de Toronto.	De Windsor ou du Havre de Whibly.	Du havre de Port Hope.	
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	
1841	64 00	.....	4420 37	.....	.....	.....	.....	1479 31	2219 95	.....	.....	
1842	824 00	.....	2498 21	.....	.....	.....	.....	1165 12	2516 50	.....	2400 00	
1843	372 00	.....	3616 91	.....	.....	.....	.....	1538 98	2287 00	.....	1200 00	
1844	342 09	.....	4308 39	.....	.....	.....	.....	1894 93	2848 74	.....	2750 00	
1845	500 00	.....	2991 59	.....	.....	.....	.....	2636 82	3664 18	.....	2400 00	
1846	3499 40	101 72	4406 72	.....	.....	.....	.....	2926 87	3210 72	.....	1550 00	
1847	1506 00	56 97	2626 12	.....	.....	.....	.....	2407 32	3547 48	.....	.....	
1848	1006 25	147 82	4136 48	.....	.....	.....	.....	2582 87	2245 34	.....	.....	
1849	1608 25	195 28	3459 47	.....	.....	.....	.....	3274 68	3221 87	.....	.....	
1850	3680 07	114 00	3719 47	.....	.....	.....	.....	123 00	4563 94	.....	.....	
1851	1983 50	174 37	4863 18	.....	.....	.....	.....	.....	5 90	.....	.....	
1852	2024 24	1564 00	5659 88	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
1853	3041 75	740 00	8117 37	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
1854	4923 77	320 00	4455 18	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
1855	2027 60	700 00	5252 45	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
1856	2051 00	680 00	4651 49	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
1857	1825 50	.....	3588 95	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
1858	565 60	.....	2809 10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
1859	263 90	.....	3956 87	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
1860	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
1861	125 40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
1862	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Total	\$31946 48	4734 16	79639 16	18776 15	39 56	734 71	495 83	1428 88	22717 53	30351 62	35865 47	10300 00

REVENU.

PEAGES SUR LES CANAUX.

	Du havre de Cobourg.	Welland.	Bate de Burlington.	St. Laurent et Laachine.	Deluse de Ste. Anne.	Canal Cham- pily et eluse de St. Ours.	Rideau et Outaouais.	Carillon et Grenville.	De la Riviere Trent.	Remboursement pour terre non speeifiee.	Produit de la vente du Str. St. Pierre.
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.
1841.....	960 00	.....	5553 09	56527 98	.....	211 55	.....	.....	.....	.....	2781 00
1842.....	6760 28	.....	8568 57	65288 75	.....	286 07	.....	.....	.....	.....	2829 10
1843.....	5088 74	64637 20	7673 05	29288 43	2475 21	1409 04	.....	.....	.....	.....	1382 84
1844.....	4506 61	104538 59	11752 04	35748 98	6243 11	1368 41	.....	.....	.....	.....	2989 07
1845.....	2877 28	79546 09	12249 45	23332 89	6105 59	701 67	.....	.....	.....	.....	.....
1846.....	4459 10	122199 54	14917 05	61502 90	3825 56	1807 74	.....	.....	.....	.....	.....
1847.....	1765 02	109640 30	13093 70	32670 02	5975 95	953 60	.....	.....	.....	.....	.....
1848.....	1773 10	116257 45	9814 52	58158 85	3778 68	1744 28	.....	.....	.....	.....	.....
1849.....	1863 95	138967 74	10471 34	68793 54	3669 10	7430 27	.....	.....	.....	.....	.....
1850.....	960 00	151703 52	14717 23	81372 37	3229 32	11867 80	.....	.....	.....	.....	.....
1851.....	960 00	201841 84	16457 02	91250 42	2807 45	7640 45	.....	.....	.....	.....	.....
1852.....	1440 00	233093 32	20214 95	88077 27	3093 68	7764 67	.....	.....	.....	.....	.....
1853.....	.....	269915 90	22503 35	102410 77	3703 10	8644 52	.....	.....	.....	.....	.....
1854.....	960 00	208304 30	23470 10	110109 54	4264 94	6807 62	11053 17	.....	.....	.....	.....
1855.....	.....	225839 84	22839 07	74791 60	4389 18	10423 85	13938 55	.....	.....	.....	.....
1856.....	.....	272081 93	24750 94	83318 85	5038 08	11628 84	10604 37	.....	.....	.....	.....
1857.....	.....	239212 05	14826 18	71468 37	4549 67	12485 43	11172 20	.....	.....	.....	.....
1858.....	.....	223529 65	13790 89	79072 64	4968 41	11674 38	9375 85	40 00	.....	.....	.....
1859.....	5210 47	139442 55	14858 95	72966 06	5659 17	16520 99	10743 90	.....	.....	.....	.....
1860.....	.....	160720 00	3504 76	21546 52	504 43	19508 30	250 14	.....	.....	.....	.....
1861.....	.....	241775 94	.....	22159 13	12 00	10840 85	543 51	.....	.....	.....	.....
1862.....	.....	289278 62	.....	22406 14	.....	13081 06	25 90	.....	.....	.....	.....
Total.....	\$39634 55	358326 57	235606 25	1362862 02	74304 23	164400 49	67707 59	600 32	40 00	1184 18	10082 01

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

DEPARTEMENT DES FINANCES,  
Québec, 14 janvier 1864.

[No. 20.]

REPONSE à une adresse de l'Assemblée Législative, datée du 10 octobre 1863, pour "renseignements au sujet des arpentages des terres publiques, par "D. Sinclair et I. L. P. O'Hanley, écuyers."

Par ordre,  
A. J. FERGUSSON BLAIR,  
Secrétaire.

SECRETARIAT,  
Québec, 7 mars 1864.

[Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.]

(No. 21.)

## RÉPONSE

A une adresse de l'Honorable Assemblée Législative, en date du 7 mars 1864, demandant copie des documents relatifs au transfert des comptes de la province, de la Banque du Haut-Canada à la Banque de Montréal.

Par ordre,  
A. J. FERGUSSON BLAIR,  
Secrétaire.

SECRETARIAT,  
9 mars 1864.

*Copie des ordres en conseil et correspondance relatifs au transfert des comptes de la province de la banque du Haut-Canada à la banque de Montréal, etc., etc.*

(Traduction.)

BANQUE DU HAUT-CANADA,  
MONTRÉAL, 7 novembre 1863

L'hon. L. H. HOLTON,  
Ministre des Finances, Montréal.

MONSIEUR,—A propos de la conversation que j'ai eue avec vous et M. le receveur-général Howland, hier, j'ai l'honneur de vous informer que cette banque est prête à fournir les fonds nécessaires pour payer les débetures du gouvernement à douze mois, dues le 1er décembre prochain, et qui s'élèvent de \$600,000 à \$700,000.

La banque est aussi prête à acheter du gouvernement provincial du Canada des débetures 5 pour cent au montant de \$1,500,000, payables à trois ans de leur date, prises à tel taux d'escompte qui pourra rapporter à la banque un intérêt de 6 pour cent par an sur ce prêt. Le produit de ces débetures sera déposé à Londres, entre les mains des agents du gouvernement provincial, le ou avant le 1er janvier prochain, et l'échange sera calculé d'après le cours du jour où le paiement aura lieu.

En pourvoyant au rachat des débetures échues au 1er décembre prochain, il devra être entendu que le change sur Londres, pour £100,000 sterlings, qu'il avait été convenu de remettre au gouvernement les 13 et 11 décembre, ne sera pas exigé.

L'empressement avec lequel la banque a toujours pourvu aux besoins du service public, me fait espérer que le gouvernement actuel du Canada ne manifestera aucun désir de troubler les relations qui existent aujourd'hui entre la banque et lui, relations qui ont toujours, au moins depuis que je suis attaché à la banque, été si profitables aux intérêts de la province.

Il est à désirer que les débetures me soient remises le plus tôt possible, afin que je puisse partir immédiatement pour l'Angleterre.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

ROBERT GASSELS,  
Caissier.

MONTREAL, 7 novembre 1863.

MONSIEUR,—J'accuse réception de votre lettre de ce jour, que vous m'avez remise vous-même ce matin.

Je crois qu'il est juste d'exposer les circonstances qui vous ont amené à faire la proposition contenue dans cette lettre.

Comme vous le savez, les difficultés que j'éprouve à faire face aux engagements publics sont, en grande partie, dues à la position de la banque du Haut-Canada,—à son impuissance à faire honneur aux traites à demande tirées sur elle pour la forte balance qu'elle doit au gouvernement, et à sa conséquente incapacité de remplir aucune des plus importantes fonctions d'agence financière de la province. Vous savez aussi que j'ai toujours cru très-peu désirable que la province cherchât à négocier un nouvel emprunt en Angleterre, jusqu'à ce que la législature pourvût à un revenu annuel égal aux dépenses annuelles, et qu'en conséquence j'ai cru qu'il était de mon devoir de chercher à trouver, dans la province, une somme suffisante pour nous permettre de faire face à nos engagements pendant au moins six mois. J'ai réussi à le faire, comme je vous l'ai dit hier.

Bien que vous sachiez, depuis plusieurs semaines, quels étaient les besoins du gouvernement, et quelles étaient ses dispositions à l'égard d'un emprunt en Angleterre pour le moment, ce n'est que lorsque je vous ai parlé des arrangements que j'avais en vue dans une autre direction que vous m'avez dit que vous seriez en mesure de nous aider. Vous me dites alors, c'est-à-dire, hier, que vous pourriez faire pour nous, relativement à un emprunt, tout ce qu'aucune autre institution pourrait faire. Bien que la nécessité d'un nouvel emprunt provint de l'impuissance de la banque (dont vous n'êtes certainement pas responsable) à payer au gouvernement la balance qu'elle lui doit actuellement, y compris la lettre de change de £100,000 stg., votre but, je suppose,—et de fait vous l'avez avoué,—était de faire voir qu'il n'y avait aucune nécessité de retirer les comptes du gouvernement à la banque du Haut-Canada, comme je vous avais averti que cela aurait lieu au 1er janvier prochain. Vous vous y êtes fortement opposé; mais, à mon avis, la nécessité de cette démarche provenait précisément des circonstances qui rendaient un nouvel emprunt nécessaire, c'est-à-dire l'impuissance où se trouvait le ministre des finances de se servir des balances d'encaisse qui se trouvaient dans la banque du gouvernement. De plus, ainsi que je vous l'ai dit fréquemment, lors de nos différentes entrevues, le contrôle du compte du gouvernement est une ressource financière importante dont le ministre des finances ne devrait pas, suivant moi, être privé.

Je saisis cette occasion pour vous réitérer ce que je vous ai si souvent dit verbalement dans le cours de nos longues conversations, qu'en prenant la décision d'opérer ce changement dans les comptes du gouvernement, des motifs d'intérêt public seuls ont influencé les membres de l'administration, qui tous, j'en suis convaincu, n'entretiennent que les sentiments les plus bienveillants envers la banque du Haut-Canada.

J'ai cherché à vous expliquer, entièrement et franchement, les raisons d'intérêt public qui exigeaient ce changement, et vous m'excuserez si je prends la liberté de dire que vous les avez à peine contredites, et que vous ne les avez certainement pas combattues d'une manière victorieuse. Vous vous opposiez au changement parce qu'il était de nature à nuire à la banque; mais vous ne pouviez nier la validité de ces raisons d'intérêt public, qui seules doivent diriger la conduite des ministres. Vous me disiez avec beaucoup de raison, que si le changement était opéré, l'on devrait montrer autant d'égards que possible aux

intérêts de la banque dans le règlement et la liquidation des balances qu'elle devait, et je répète l'assurance que je vous ai donnée de vive voix, que sous ce rapport, je suis disposé à recommander la plus grande libéralité compatible avec la sauvegarde des droits et intérêt du public.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

L. H. HOLTON,

Ministre des Finances.

R. CASSELS, écuier,

Caissier, banque du Haut-Canada.

BANQUE DU HAUT-CANADA,

Toronto, 12 novembre 1863.

L'hon. L. H. HOLTON,

Ministre des Finances, Montréal.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer qu'à une réunion du bureau des directeurs de cette banque, qui a eu lieu mardi dernier, 10 courant, il a été nommé un comité pour s'entendre avec vous sur ce qui concerne la balance du compte du gouvernement.

Le comité se propose de partir de Toronto mercredi prochain au soir, 18 courant, et vous verra le lendemain, jeudi, si cela vous convient, et à l'heure que vous pourrez indiquer.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

ROBT. CASSELS, Caissier.

(Par Télégraphe.)

MONTRÉAL, 16 novembre 1863.

ROBERT CASSELS, écr., Toronto.

Je vous verrai à Québec cette semaine, ou à Montréal la semaine prochaine.

L. H. HOLTON.

BANQUE DU HAUT-CANADA,

Toronto, 21 novembre 1863.

CHER MONSIEUR,—MM. Howland, Street, Wallbridge et moi, nous proposons de partir pour Montréal mardi soir, 24 courant.

J'espère qu'il vous conviendra de nous rencontrer mercredi prochain ; nécessairement, vous fixerez l'heure qui vous sera le plus convenable.

Votre obéissant serviteur,

ROBT. CASSELS, Caissier.

Hon. L. H. HOLTON, Montréal.

BANQUE DU HAUT-CANADA,

Montréal, 25 novembre 1863.

A l'honorable Ministre des Finances.

MONSIEUR,—Le gouvernement ayant décidé de transférer ses comptes de cette banque à la banque de Montréal le premier de janvier prochain, il devient nécessaire de régler la balance due au gouvernement. La banque est parfaitement en état de satisfaire à ses engagements ; mais comme une grande partie de son actif se compose de bien-fonds, de débetures et autres effets qui ne peuvent être réalisés, à un moment donné, sans difficultés et sans inconvénients,—et comme il serait à désirer qu'elle pût continuer dans une juste mesure de pourvoir aux besoins de ses clients,—nous avons jugé à propos de vous faire la proposition suivante pour liquider la somme qui est aujourd'hui au crédit du gouvernement, la lettre de change en dispute de £100,000 stg., et la dette de la banque Zimmerman :—

La banque se chargera de la première à £100,000 stg. et se désistera de ses réclamations au sujet de la dette de la banque Zimmerman.—Le dépôt spécial qu'elle tient en ce moment, de \$220,000, sera payé par portions égales le 11 juin et le 11 décembre 1864, au moyen de lettres de change sur l'Angleterre, cours du jour à Montréal. Une balance de \$1,286,666.66 (comprenant la lettre de change de £100,000 stg.) devra rester entre nos mains au crédit du gouvernement, sans intérêt, jusqu'au 1er juillet 1864 ;—puis elle

portera 3 pour cent par an d'intérêt à partir de cette date pendant trois ans; 4 pour cent par an pendant deux ans à compter du 1er juillet 1867, et 5 pour cent par an à dater du 1er juillet 1869. Cette somme devra être payée par versements de \$50,000, tous les six mois, le premier paiement devenant dû et échu le 1er juillet 1865, et la banque ayant le choix d'effectuer ces paiements par lettre de change sur l'Angleterre, au cours du jour à Montréal.

Un tel arrangement ferait disparaître les inquiétudes des actionnaires et empêcherait le public de concevoir des appréhensions.

Nous avons l'honneur d'être, Monsieur,

Vos obéissants serviteurs,  
 (Signé,) THOMAS C. STREET, } Directeurs.  
 L. WALLBRIDGE, }  
 (Signé,) ROBERT CASSELS, }  
 Caissier.

P. C.—L'intérêt sur la balance demeurée au crédit du gouvernement serait payable tous les six mois, au 1er janvier et au 1er juillet de chaque année.

(Signé,) T. C. S., } Directeurs.  
 L. W. }  
 R. C., Caissier.

MONTRÉAL, 26 novembre 1863.

MESSIEURS,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre d'hier, demandant d'échelonner sur une période de cinq années le paiement de ce que la banque du Haut-Canada doit au gouvernement, sous prétexte des pertes et des difficultés qu'elle aurait à éprouver par suite d'une réalisation forcée de son actif pour répondre à une demande immédiate ou prochaine de liquider cette dette. Dans le cas d'acceptation de cette proposition, et du taux peu élevé d'intérêt que vous auriez à payer pendant les cinq premières années, vous offrez au nom de la banque d'abandonner les réclamations qu'elle a jusqu'ici formulées au sujet de la lettre de change de £100,000 sterling de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc, et des engagements pris par la banque en passant au crédit du gouvernement la balance des dépôts publics qu'avait reçus la banque Zimmerman.

Quoique le gouvernement, ainsi que le receveur-général et moi vous l'avons répété plus d'une fois, ne puisse reconnaître la validité d'aucune de ces réclamations, cependant il comprend que les circonstances qui ont accompagné ces deux opérations peuvent servir à vous donner quelque droit d'être écoutés favorablement au sujet de la liquidation des sommes qu'elles représentent. Le motif principal, sinon le seul, qui pourrait nous porter à accueillir de votre part la demande d'une faveur aussi considérable et à accorder de tels délais, serait la position de la banque et son incapacité de liquider sans danger sa créance envers le gouvernement, dans le cas où les conditions que vous offrez ne seraient pas acceptées; vous vous rappellerez que dans tout le cours de nos entrevues, vous avez insisté sans cesse et toujours sur cette unique considération. Ce serait la seule raison qui pourrait nous décider à laisser entre les mains d'une institution privée une aussi forte partie de fonds publics à un taux d'intérêt plus bas que celui dont paie le gouvernement pour ses propres emprunts.

En considération des graves intérêts publics qui se trouvent liés au crédit et à l'existence d'une ancienne institution financière telle que la banque du Haut-Canada, le receveur-général et moi sommes disposés à recommander votre demande à la considération favorable du gouvernement, aussitôt que vous m'aurez informé que j'ai bien compris les motifs que vous avez fait valoir dans les diverses entrevues personnelles que nous avons eues ensemble.

J'ai l'honneur d'être, Messieurs,

Votre très-obéissant serviteur,

L. H. HOLTON,  
 Ministre des Finances.

THOMAS C. STREET, écuyer, } Directeurs  
 Hon. L. WALLBRIDGE, } Banque du Haut-Canada.  
 ROBERT CASSELS, Caissier, }  
 " " " "

BANQUE DU HAUT-CANADA,  
Montréal, 26 novembre 1863.

A l'hon. Ministre des finances.

MONSIEUR,—Nous avons reçu votre lettre datée d'aujourd'hui, et prenons la liberté de vous dire que la manière dont vous envisagez la liquidation des sommes dues par cette banque est aussi la nôtre,—et vous prions de vouloir bien hâter le plus possible la mise à exécution de cet arrangement.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur,  
Vos obéissants serviteurs,

THOMAS C. STREET, } Directeurs.  
L. WALLBRIDGE, }  
ROBERT CASSELS, Caissier.

BUREAU DU MINISTRE DES FINANCES,  
Québec, 11 décembre 1863.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous inclure une copie d'une minute des procédés du conseil au sujet des demandes de la banque du Haut-Canada pour qu'il lui fût permis de liquider sa créance envers le gouvernement en cinq années,—et dont le montant total devait être réduit, au 1er janvier prochain, au chiffre de \$1,486,666 66, la lettre de change du Grand Tronc y comprise.

Vous remarquerez qu'il existe une différence de \$20,000 entre la balance (à part le dépôt spécial de \$220,000) donnée dans votre lettre du 26 novembre et celle de la minute du conseil, la première la portant à \$1,286,666 66; tandis que la dernière ne la porte qu'à \$1,266,666 66; c'est ce dernier chiffre qui est exact.

Votre proposition porte que la balance aux mains de la banque, à part la lettre de change du Grand Tronc, serait de..... \$1,000,000 00  
Ajoutez la lettre de change du Grand Tronc..... 486,666 66

	\$1,486,666 66
Dépôt spécial remboursable en 1864.....	220,000 00
	\$1,266,666 66
Balance indiquée dans la minute du conseil, provision faite du paiement du dépôt spécial.	

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

L. H. HOLTON,  
Ministre des finances.

ROBERT CASSELS, écuyer, caissier de la  
Banque du Haut-Canada, Toronto.

*Copie d'un rapport du comité de l'honorable Conseil Exécutif, approuvé par Son Excellence le gouverneur-général en conseil le 8 décembre 1863.*

Le comité a examiné un mémoire, en date du 7 courant, de l'honorable ministre des finances, soumettant copie de la correspondance qu'il a échangée avec MM. Street, Wallbridge et Cassels, représentants de la banque du Haut-Canada, au sujet du règlement et paiement de la balance des deniers publics actuellement en dépôt dans cette institution.

Ces messieurs ont fait les propositions suivantes :—

1° La banque abandonnera les prétentions qu'elle a jusqu'à présent fait valoir à sa non-responsabilité pour une certaine lettre de change de la compagnie du Grand Tronc, endossée par la banque et maintenant en la possession du gouvernement, au montant de £100,000 sterling.

2° La banque abandonnera également ses prétentions à la non-responsabilité pour la balance des dépôts publics transférée de la banque Zimmerman à la banque du Haut-Canada en 1857.

3° La balance due au gouvernement, y compris la lettre de change de £100,000 sterling, et non compris le dépôt spécial de \$220,000, devra être réduite, le ou avant le 1er jour de janvier prochain, à \$1,266,666 66, laquelle somme demeurera au crédit du gouvernement, sans intérêt, jusqu'au 1er jour de juillet 1864.

4° Le dépôt spécial de \$220,000, avec intérêts accumulés, sera payé en deux versements égaux le 11 juin et le 11 décembre 1864, par lettres de change sur l'Angleterre au cours du jour à Montréal.

5° La balance de \$1,266,666 66 devra être payée par versements semestriels de \$50,000 chacun, dont le premier sera dû et payable le 1er juillet 1865; la banque pourra faire ces paiements en lettres de change sur l'Angleterre au cours du jour à Montréal, avec intérêt sur toute la balance due, intérêt qui sera payable par semestre le 1er janvier et le 1er juillet de chaque année, au taux de trois pour cent par année pendant trois ans, à partir du 1er juillet 1864; au taux de quatre pour cent par année pendant deux ans, à partir du 1er juillet 1867, et au taux de cinq pour cent par année à partir du 1er juillet 1869.

Le ministre des finances expose que, pour les raisons et considérations exposées dans la lettre de MM. Street, Wallbridge et Cassels, du 26 novembre, et dans celle de M. Holton le 27 du même mois, il recommande qu'on accepte les propositions faites par la banque telles qu'indiquées ci-dessus, en réservant tous les droits de la couronne et laissant au gouvernement le droit d'exiger, à une date quelconque, paiement de toute la dette, si l'état des ressources ou de l'administration de la banque rendrait cette mesure nécessaire ou convenable, dans l'opinion du gouvernement, pour la sauvegarde de l'intérêt public en ce qui concerne la liquidation du montant dû au gouvernement, ou si la banque n'opérait pas ponctuellement quelqu'un des versements du principal de la dette ou de l'intérêt accumulé sur la dite dette.

Le comité approuve la recommandation du ministre des finances, et est d'avis qu'on adopte le règlement tel que proposé par la banque du Haut-Canada avec les réserves indiquées par lui.

Certifié.

A l'honorable  
Ministre des Finances,  
Etc., etc., etc.

(Signé,) WM. H. LEE, G. C. E.

BANQUE DU HAUT-CANADA,

Toronto, 24 décembre 1863.

A l'honorable Ministre des Finances, Québec.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 11 courant, accompagnée d'une copie de l'ordre en conseil relatif au règlement du compte du gouvernement.

J'ai l'honneur d'attirer votre attention sur le paragraphe suivant :

“Et laissant au gouvernement le droit d'exiger à une date quelconque paiement de toute la dette, si l'état des ressources ou de l'administration de la banque rendait cette mesure nécessaire ou convenable pour la sauvegarde de l'intérêt public en ce qui concerne la liquidation du montant dû au gouvernement.”

Dans l'entrevue que MM. Street, Wallbridge et moi-même avons eue à Montréal avec l'honorable receveur-général et vous, à l'effet de régler les conditions auxquelles les dépôts faits à la banque devaient être remboursés, la réserve ci-dessus ne fut pas mentionnée, et je ne puis supposer que le gouvernement veuille maintenant imposer une condition aussi rigoureuse sans le consentement des représentants de la banque.



Je suis donc chargé par le bureau des directeurs de vous exprimer combien ils regrettent que ce paragraphe ait été introduit dans les minutes du conseil; en vous priant de le faire supprimer s'il est possible. Ils le considèrent comme inutile et de nature à porter préjudice aux intérêts de la banque.

J'ai l'honneur, etc.,

(Signé)

ROBT. CASSELS, Caissier.

QUÉBEC, 8 janvier 1864.

MONSIEUR,—J'étais absent de Québec lorsque votre lettre du 24 ultimo y est arrivée, et c'est pourquoi je n'y ai pas répondu plus tôt.

En souscrivant aux conditions extrêmement indulgentes proposées par la banque du Haut-Canada pour le règlement de sa dette avec le gouvernement, les conseillers de Son Excellence ont cru devoir, par la réserve que vous citez de l'ordre en conseil du 8 décembre, mettre l'intérêt public à l'abri d'éventualités possibles, bien qu'improbables.

Le gouvernement n'usera certainement pas du droit ainsi réservé sans avoir des motifs suffisants pour cela.

Mais il est opportun que le gouvernement ait ce droit dans le cas où des circonstances imprévues viendraient malheureusement le mettre dans l'obligation d'en user. Je ne puis donc me rendre à votre demande de "faire supprimer" ce paragraphe.

J'ai l'honneur, etc.,

(Signé)

L. H. HOLTON,  
Ministre des Finances.

R. CASSELS, écuyer,

Gérant de la banque du Haut-Canada, Toronto.

BUREAU DU MINISTRE DES FINANCES.

Québec, 21 novembre 1863.

E. H. KING, écuyer,

Gérant de la banque de Montréal,  
Montréal.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser, ci-joint, copie d'une minute du conseil adoptée le 19 courant, sanctionnant la vente, à la banque de Montréal, négociée par moi au nom du gouvernement, de débetures provinciales au montant de \$1,500,000, et confirmant les dispositions qui viennent à échéance la banque deviendra, à partir du 1er janvier prochain, le seul agent financier et banquier du gouvernement dans cette province, et devra, à partir de cette époque, tenir les comptes de banque du gouvernement d'après les termes prescrits par cette minute du conseil.

On prépare en ce moment les débetures, et elles seront remises à la banque par le receveur-général aussitôt qu'elles seront prêtes. Vous pouvez donc dès à présent, si vous le jugez convenable, porter au crédit du receveur-général, toutes les sommes provenant de l'emprunt sur lesquels il faudra, comme vous le savez déjà, \$750,000 pour racheter les petites débetures qui viennent à échéance le 1er et le 11 du mois prochain,—plus une somme d'environ \$250,000, change sterling, pour paiement à faire en Angleterre vers le 10 du mois prochain; le reste sera tiré sur la banque, à mesure que les besoins ordinaires du service civil l'exigeront.

Tous les officiers du gouvernement, dans la province, qui reçoivent ou dépensent des deniers, recevront, en temps opportun, avis du transfert des comptes du gouvernement à la banque de Montréal au premier janvier prochain, et le receveur-général ou un officier de son département devra prochainement s'entendre avec vous sur la forme des pièces justificatives, des rapports et autres détails essentiels à la tenue convenable tant du compte principal, qui sera au nom du receveur-général, que des comptes spéciaux des divers départements et des officiers subalternes du gouvernement.

D'après mes observations personnelles et les renseignements que j'ai pu me procurer depuis mon entrée en charge, je suis convaincu que pour la bonne administration des finances de la province, une balance courante rarement moindre que \$400,000 ou \$500,000, devra toujours rester au crédit du receveur-général.

Toutefois, par suite de circonstances qui ne vous sont pas étrangères, et dont il est inutile que je vous fasse ici un plus long détail, il sera nécessaire, pendant longtemps, de maintenir plus qu'une balance courante ordinaire à la banque du Haut-Canada. On ne pourra donc, d'ici à quelque temps, accumuler par le mouvement des comptes publics, la balance qu'un ministre des finances doit toujours s'efforcer d'avoir à sa disposition dans les circonstances ordinaires.

Selon moi, il est du devoir du ministre des finances, et je pense que tout administrateur prudent s'efforcera toujours d'empêcher que la balance à sa disposition ne soit perpétuellement, ou trop souvent au-dessous des chiffres ci-dessus mentionnés. Comme tous les clients de la banque, le gouvernement doit éviter de se mettre dans l'obligation de retirer tous ses fonds pour les besoins du service public, car l'objet qu'on doit se proposer en gardant une balance est de pouvoir toujours parer aux éventualités.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

L. H. HOLTON,  
Ministre des Finances.

*Copie d'un rapport de comité de l'honorable Conseil Exécutif, approuvé par Son Excellence le gouverneur-général en conseil le 19 novembre 1863.*

Le comité du conseil exécutif s'est occupé sérieusement du mémoire ci-annexé de l'honorable ministre des finances, relativement à la convenance de se procurer dans la province le montant nécessaire pour faire face aux besoins du service public, jusqu'à ce que le parlement ait adopté des mesures pour augmenter les revenus de la province d'une manière suffisante, et suggérant, dans les circonstances indiquées, la convenance de nommer la banque de Montréal, agent financier de la province sous certaines conditions énumérées dans le dit mémoire, et le comité fait respectueusement rapport de son concours dans les recommandations du ministre des finances, et le soumet à l'approbation de Son Excellence.

(Certifié,)

WM. H. LEE, G. C. E.

#### MÉMOIRE.

Le soussigné s'étant occupé des mesures à adopter pour effectuer un emprunt de \$1,500,000 pour faire face aux besoins du service public et pour le maintien du crédit public, est d'avis qu'en attendant que le parlement adopte des mesures pour augmenter le revenu provincial d'une manière suffisante, il est à propos de se procurer les fonds dont on a besoin dans la province, au lieu d'aller les chercher sur les marchés de Londres.

La nécessité d'un emprunt provenant de l'impossibilité où se trouve le ministre des finances de se servir librement de la balance considérable de deniers publics déposés dans la banque du Haut-Canada, le soussigné a été amené à considérer s'il ne serait pas plus avantageux pour l'intérêt public, et si les opérations financières du pays n'en seraient pas de beaucoup facilitées, de constituer comme agent financier du gouvernement dans la province, une banque ayant à sa disposition de plus grandes ressources que n'en possède la banque du Haut-Canada.

Dans le but d'arriver à ces deux objets, savoir : celui d'effectuer un emprunt dans la

province et celui de placer à la disposition du gouvernement un agent financier en état de prêter un concours efficace au gouvernement dans toutes les importantes transactions financières qui pourraient survenir, le soussigné a entamé des négociations avec la banque de Montréal, qui possède de plus grandes ressources que toute autre banque dans la province. Ces négociations ont eu pour résultat les conventions suivantes entre la banque et le soussigné, sujettes à l'approbation de Son Excellence en conseil :

1° La banque devra acheter à 98 pour cent des débetures provinciales au montant de \$1,500,000, payables dans trois ans à dater du deuxième jour du mois de novembre courant, et portant intérêt, payable semi-annuellement, au taux de cinq pour cent par année.

2° La banque deviendra, à dater du 1er janvier prochain, la banque spéciale et l'agent financier du gouvernement dans la province aux conditions suivantes,

SAVOIR :

1° La banque recevra les dépôts de deniers publics des officiers publics dans toute la province, aux endroits où ces deniers seront perçus par les dits officiers, et fera usage à cet effet, lorsqu'il en sera besoin, des autres banques ou de leurs succursales dans les endroits où la banque de Montréal n'a pas de succursales ; elle devra porter les deniers ainsi déposés à l'avoir du receveur-général dans les livres de sa succursale au siège du gouvernement *au pair*, sans exiger de frais de change, de commission ou d'agence.

2° La banque devra déboursier ces deniers publics sur mandat à tels endroits, dans toute la province, que l'intérêt et les besoins du public l'exigeront. Elle portera ces deniers à l'avoir du receveur-général dans les livres de sa succursale au siège du gouvernement *au pair*, sans exiger de frais de change, de commission ou d'agence.

3° La banque donnera des pièces justificatives pour les dépôts et en recevra pour les déboursés de la manière que le receveur-général pourra l'indiquer de temps à autre.

4° On pourra mettre fin à la convention actuelle par un avis de trois mois donné soit par le gouvernement soit par la banque, alléguant que la partie donnant l'avis désire mettre fin à la convention.

Le soussigné recommande respectueusement que la sanction de Son Excellence en conseil soit donnée à ces arrangements. Le tout respectueusement soumis.

(Signé,)

L. H. HOLTON,  
Ministre des finances.

DÉPARTEMENT DES FINANCES, 18 novembre 1863.

BANQUE DE MONTRÉAL, COMPTOIR PRINCIPAL,

Montréal, 24 novembre 1863.

A l'hon. L. H. HOLTON,  
Ministre des Finances, Québec.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 21 du courant, contenant une copie de la minute du conseil adoptée le 19 du courant, sanctionnant la vente que vous avez faite au nom du gouvernement, à la banque, de débetures provinciales au montant de \$1,500,000, et confirmant l'arrangement en vertu duquel cette banque sera, à partir du 1er janvier prochain, la seule banque et le seul agent financier du gouvernement dans la province, et tiendra seule les comptes du gouvernement, aux conditions exprimées dans la dite minute du conseil. Je prends note que l'on travaille aux débetures, et que l'honorable receveur-général les transmettra à la banque dès qu'elles seront prêtes.

J'ai placé, conformément à votre demande, au crédit du receveur-général dans cette banque, la somme de \$1,470,000, qui équivaut, en débetures achetées à 98 pour cent, à la somme de \$1,500,000. Je remarque que \$750,000 environ seront requises le 1er et le 11 décembre pour le rachat de petites débetures alors échues ; environ \$250,000 seront requises en change sterling, pour remises en Angleterre, vers le 10 de décembre, et le reste sera retiré quand les besoins du service public l'exigeront. Je remettrai, le ou avant

le 10 décembre, au receveur-général, £50,000 sterling, ce qui se rapprochera autant que possible, je crois, de la somme de \$250,000 qui est requise.

Je vous suis obligé pour avoir exprimé comme vous l'avez fait vos vues au sujet de l'administration des comptes publics, et j'espère que l'arrangement pris entre le gouvernement et la banque causera une satisfaction mutuelle.

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

(Signé), E. H. KING,  
*Gérant de la Banque de Montréal.*

---

[No. 22.]

REPONSE à une adresse de l'honorable Assemblée Législative, en date du 7 mars 1864, demandant des renseignements au sujet du Chemin de Marais.

Par ordre,

A. J. FERGUSSON BLAIR,  
Secrétaire,

SECRETARIAT,  
10 mars 1863.

[Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.]

---

[No. 23.]

## REPONSE

A une adresse de l'honorable Assemblée Législative, datée le 7 mars 1864, demandant "copie de la correspondance échangée entre le Dr. Beaubien et le "gouvernement au sujet du régime médical de la prison de Montréal."

Par ordre,

A. J. FERGUSSON BLAIR,  
Secrétaire.

SECRETARIAT,  
Québec, 11 mai 1864.

---

[Original.]

QUEBEC, 8 janvier 1864.

MONSIEUR,—J'ai eu devant moi ces jours-ci un rapport fait par M. Tims, du bureau d'audition des comptes publics. Ce rapport constate des surcharges considérables dans les comptes du géôlier de la prison de Montréal, et des irrégularités graves dans la manière dont les articles désignés sous le nom de *medical comforts* ont été fournis aux prisonniers.

Votre signature qui se trouve au bas de ces comptes y a été sans doute placée pour certifier que les articles chargés dans ces comptes ont été fournis par votre ordre, et non pour approuver les prix chargés, ce que vous aviez refusé de faire dans une occasion précédente.

Pour éviter toute fausse interprétation, vous ferez bien à l'avenir de mettre au bas des comptes que vous serez appelé à certifier comme médecin de la prison, un certificat spécial pour indiquer ce que vous attendez approuver, et attirer l'attention du shérif sur ce qui ne vous paraîtrait pas régulier ou correct. Quant aux prescriptions que vous donnerez à l'avenir, soit relativement à la diète ou aux médicaments qui devront être servis aux prisonniers, vous voudrez bien voir à ce que les prescriptions soient entrées dans le livre de prescriptions avec plus de régularité et de précision qu'elles ne l'ont été ci-devant, et afin qu'il n'y ait pas d'erreur, vous voudrez bien signer ou parapher ces prescriptions chaque jour sur le livre où elles seront entrées. Vous voudrez bien aussi ne prescrire d'autre diète que la diète ordinaire de la prison, que dans le cas où l'état des prisonniers vous paraîtra le rendre absolument nécessaire. Ces prescriptions devraient être données pour un temps défini, sauf à les renouveler, et non jusqu'à ce qu'elles soient discontinuées.

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

(Signé,) A. A. DORION,  
Proc.-Gén., B. C.

MONTRÉAL, 16 janvier 1864.

A l'honorable A. A. DORION,  
Procureur-Général, etc., etc.

MONSIEUR,—J'ai eu l'honneur de recevoir la lettre que vous m'avez adressée, relativement aux comptes de la prison, qui ont rapport aux articles fournis par mon ordre, aux prisonniers comme *moyens médicaux*. Ces articles ont été très-nombreux; mais les malades qui les réclamaient étaient beaucoup plus nombreux que dans les années ordinaires, pendant tout le temps mentionné dans le rapport qui vous a été soumis, il y a toujours eu un grand nombre d'aliénés, qui ont nécessairement réclamé les moyens indiqués. J'ai certifié qu'ils avaient été donnés, autant que me permettait de l'établir les données que j'avais à ma disposition; mais je n'ai prétendu faire aucune allusion ni à leur prix ni à leur qualité.

Maintenant il y aura deux livres, l'un qui m'accompagnera, chaque jour, qui contiendra tout ce que je prescrirai et qui sera signé par moi, l'autre où sera copié tout ce que contiendra le premier et qui restera dans l'office. Les erreurs seront évitées de cette manière. Je désire beaucoup que le prix des objets que je serai obligé de prescrire soit établi.

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

(Signé,) PRÉ. BEAUBIEN,

(No. 24.)

REPONSE à une adresse de l'honorable Assemblée Législative, datée le 7 mars mars 1864, demandant des renseignements au sujet de l'allocation pour grains de semence au township de Callière.

Par ordre,

A. J. FERGUSSON BLAIR,  
Secrétaire.

SECRETARIAT,  
11 mars 1864.

[Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, le rapport ci-dessus n'est pas imprimé.]

[No. 25.]

## RÉPONSES

A des Adresses de l'honorable Conseil Législatif, en date du 2 mars 1864, demandant un état des Bois exportés aux Etats-Unis, et aussi un état indiquant la valeur de certains articles importés des Etats-Unis, durant les années 1859, 1860, 1861, 1862 et 1863.

Par ordre.

A. J. FERGUSSON BLAIR,  
Secrétaire.

SECRETARIAT,  
9 mars 1864.

ETAT indiquant le nombre, la quantité et la valeur des billots sciés et autres bois de cette province (non sciés), qui ont été exportés aux Etats-Unis durant les cinq années comprises entre 1859 et 1863, inclusivement.

Description du bois.	1859.		1860.		1861.		1862.		1863.	
	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.
Frêne.....	59	\$ 236	267	\$ 1,610	3	\$ 24	.....	.....	672	\$ 2,800
Bouleau.....	11	60	2	14	.....	.....	.....	.....	221	1,285
Orme.....	9	39	69	602	4	17	.....	.....	149	910
Erable.....	3	13	36	284	10	75	.....	.....	222	1,187
Chêne.....	8,858	70,597	3,751	29,546	12,479	33,683	.....	.....	20,113	124,801
Pin blanc.....	23,308	93,844	32,077	105,125	36,184	113,375	.....	.....	70,871	252,740
Pin rouge.....	304	1,588	1	7	.....	.....	.....	.....	1,494	8,013
Tamarack.....	452	2,333	973	4,375	546	3,680	.....	.....	13,499	83,495
Billots sciés.....	121,671	125,490	53,009	57,368	51,231	69,932	.....	.....	68,430	76,437
Espars.....	968	6,303	3,796	29,980	551	7,116	.....	.....	81	1,972
Mâts.....	208	5,531	452	22,078	358	7,093	.....	.....	60	3,017
Valeurs totales.....	.....	308,034	.....	250,939	.....	234,995	.....	435,094	.....	555,757

R. S. M. BOUCHETTE,  
Commissaire des Douanes.

DEPARTEMENT DES FINANCES, DOUANES,  
Québec, 5 mars 1864.

Etat indiquant la quantité et la valeur du blé-d'inde, de la farine de blé-d'inde, des viandes et des porcs vivants importés en Canada durant les cinq années comprises entre 1859 et 1863, inclusivement.

ARTICLES.	1859.		1860.		1861.		1862.		1863.	
	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.
Blé-d'inde . . . . . Minots	758,524	\$ 558,399	1,047,577	\$ 528,630	2,692,868	1,087,277	4,308,554	1,706,906	1,762,142	\$ 975,014
Farine . . . . . Brls.	33,973	125,902	8,398	24,787	6,682	17,114	21,214	44,563	10,673	28,603
Viandes . . . . . Quint.	66,757	601,454	54,985	566,991	52,307	500,991	137,188	1,040,269	182,843	1,238,933
Porcs vivants . . . . . No.	5,014	27,969	6,811	38,488	8,765	53,943	11,520	67,659	19,081	151,132
Valeurs totales . . . . .	.....	1,313,724	.....	1,159,896	.....	1,659,325	.....	2,859,397	.....	2,393,682

R. S. M. BOUCHETTE,  
Commissaire des Douanes.

DEPARTEMENT DES FINANCES, DOUANES,  
Québec, 5 mars 1864.



[No. 26.]

## REPOSE

A une adresse de l'honorable Assemblée Législative, datée le 7 mars 1864 ; pour copies des rapports sur certains arpentages dans le district de Saguenay.

Par ordre,

A. J. FERGUSSON BLAIR,  
Secrétaire.

SECRETARIAT,  
16 mars 1864.

*[Ainsi que l'a recommandé le comité collectif des impressions, ce document ne sera pas imprimé dans les documents de la session, vu qu'il a déjà été imprimé et distribué sous forme de brochure.]*

# RÉPONSE

A une Adresse de l'honorable Assemblée Législative, en date du 16 mars 1864, demandant copie des documents relatifs au chemin de fer Intercolonial.

Par ordre,

A. J. FERGUSSON BLAIR,  
*Secrétaire.*

SECRETARIAT,  
18 mars 1864.

(TRADUCTION.)

*Copie d'un rapport de Comité de l'Honorable Conseil Exécutif, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, le 22 août 1863.*

Le comité a pris en considération, au sujet de cette partie de l'ordre en conseil du 27 février dernier qui constate que le gouvernement provincial est prêt à coopérer avec le gouvernement impérial et les provinces d'en-bas à l'exploration projetée de la route du chemin de fer intercolonial, la dépêche du 3 août 1863 de Son Excellence le lieutenant-gouverneur de la Nouvelle-Ecosse, contenant une minute de son Conseil Exécutif faisant connaître son concours,—et recommande en conséquence le choix immédiat d'un ingénieur compétent, qui devra s'entendre avec les collègues que lui adjoindront le gouvernement impérial et les provinces d'en-bas, pour faire ensemble l'exploration de la ligne du chemin projeté.

Le comité recommande respectueusement que Sandford Fleming, ingénieur civil, soit désigné à cette fin.

(Vraie copie.)

WM. H. LEE, G. C. E.

SECRETARIAT,  
Québec, 25 août 1863.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer du choix qu'il a plu à Son Excellence en conseil faire de vous pour vous adjoindre aux personnes désignées par le gouvernement impérial et les provinces d'en-bas pour faire ensemble l'exploration de la ligne projetée d'un chemin de fer intercolonial.

Vous recevrez, lorsqu'il en sera temps, les instructions qui devront vous guider dans l'exécution de cette mission importante.

J'ai, etc.,  
(Signé,) A. J. FERGUSSON BLAIR,  
Secrétaire.

SANDFORD FLEMING, ECR.,  
Ingénieur civil, Toronto.

COPIE d'un rapport de Comité de l'Honorable Conseil Exécutif, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, le 26 août 1863.

Sur mémoire du 26 courant de l'honorable procureur-général du Haut-Canada, recommandant de fixer à dix piastres par jour la rémunération de Sandford Fleming, écr., ingénieur civil, nommé par ordre en conseil du 22 courant, pour faire partie de l'exploration de la ligne du chemin de fer intercolonial,—le comité conseille que cette recommandation du procureur-général soit approuvée et adoptée.

(Vraie copie,)

WM. H. LEE, G. C. E.

TORONTO, 28 août 1863.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 25 courant, m'apprenant que Son Excellence le gouverneur-général en conseil a bien voulu me désigner pour me joindre aux personnes qui seront chargées par le gouvernement impérial et les provinces d'en-bas de faire l'exploration de la ligne projetée d'un chemin de fer intercolonial.

J'ai l'honneur de vous informer que j'accepte avec plaisir la charge que Son Excellence en conseil a bien voulu me confier, et que je serai heureux de recevoir les instructions qui devront me guider dans l'exécution de cette importante mission.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

SANDFORD FLEMING.

A l'Honorable Secrétaire Provincial.

SECRETARIAT,

Québec, 11 mars 1864.

MONSIEUR,—Je vous inclus les instructions par écrit que le gouvernement du Canada vous donne pour vous guider dans l'exploration que vous avez été chargé de faire de la route du chemin de fer intercolonial projeté, instructions dont la substance vous avait déjà été communiquée de vive voix avant votre départ de Québec, afin de hâter le plus possible le commencement de vos travaux.

1° Vous êtes chargé par le gouvernement du Canada de commencer sur-le-champ une exploration et étude du territoire que devra traverser la ligne du chemin de fer projeté entre cette province et celles du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse.

2° Cette exploration et cette étude ont pour but de mettre le gouvernement du Canada en état de se former une opinion sur la possibilité et le coût de l'entreprise en question, afin qu'il puisse juger en connaissance de cause de la convenance qu'il y a pour lui de s'engager dans un tel projet.

3° Les renseignements que vous recueillerez seront également à la disposition des autres gouvernements intéressés.

4° Dans l'étude générale que vous ferez du pays, vous examinerez les routes que l'on a déjà eues en vue pour le même objet et toute autre qui vous paraîtra mériter votre attention.

5° Vous tiendrez surtout compte des obstacles qui pourraient rendre la route plus coûteuse, et des moyens les plus propres à les surmonter ou à les éviter en s'écartant de la ligne droite.

6° Vous noterez la distance de la route qui pourrait vous sembler la plus convenable entre la frontière des Etats-Unis et différents points de la dite route.

7° Vous prendrez pour base de vos calculs dans le coût approximatif de l'entreprise l'économie en même temps que la bonne exécution des travaux.

8° Les mêmes considérations devront vous guider dans votre exploration.

9° Vous ferez en sorte de bien vous entendre avec les personnes qui vous seront adjointes par les autres provinces et le gouvernement impérial.

10° Il est à désirer que votre exploration soit terminée le plus tôt possible.

11° Vous ferez, de temps à autre, rapport des progrès de votre exploration au secrétaire-provincial.

(Signé,) J'ai, etc.,

A. J. FERGUSSON BLAIR,  
Secrétaire.

SANDFORD FLEMING, écr.,  
Ingénieur civil, Toronto.

SECRETARIAT,

Québec, 11 mars 1864.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus copie de la lettre que je viens d'adresser à M. Sandford Fleming, à Fredericton, N. B., contenant les instructions qui doivent le guider dans l'exploration de la route projetée du chemin de fer intercolonial.

(Signé,) J'ai, etc.,

J. A. FERGUSSON BLAIR,  
Secrétaire.

Au Secrétaire du Gouverneur, Québec.

21, ALBEMARLE STREET,

Londres, 27 août 1863.

MONSIEUR,—Je n'ai appris que ces jours derniers des membres des gouvernements de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick que les trois provinces avaient résolu d'entreprendre l'exploration du chemin de fer intercolonial; comme je pense qu'après tous les délais qui ont eu lieu tous désirent le faire exécuter le plus tôt possible, je prends la liberté de soumettre ce qui suit à la considération de Son Excellence le gouverneur-général du gouvernement canadien.

Je suis autorisé par M. Laing, ci-devant secrétaire du trésor et chancelier de l'échiquier des Indes, de vous mander que:—" Si les provinces désirent faire leur chemin de fer à prix fixe, moyennant un profit juste et modéré, par des entrepreneurs offrant toutes les garanties de remplir tout contrat dont on pourra leur confier l'exécution, ces entrepreneurs sont prêts à l'entreprendre en prenant pour base de leurs prix celles qui seront arrêtées par les ingénieurs de chacune des parties, ou par tout ingénieur anglais de réputation en qui les deux parties pourront avoir confiance;—et qu'ils seront prêts à entrer dans les détails de la négociation aussitôt que les autorités provinciales le désireront."

D'après mes propres connaissances, je puis dire que les entrepreneurs en question ne le cèdent à personne soit comme capitalistes, soit comme entrepreneurs, et je prendrai la liberté d'ajouter qu'ils seront tout à fait disposés à aider généralement au développement des ressources des provinces et à promouvoir leurs intérêts dans une mesure de justice réciproque.

Dans l'état actuel des choses, toute proposition relative à ce sujet ne peut qu'être vague et indéfinie; cependant, j'espère que ce qui précède suffira pour vous faire connaître l'esprit et les intentions des entrepreneurs de manière à les recommander, ainsi que tout ce qui pourra plus tard se rapporter au même sujet, à la considération favorable du gouvernement canadien de Sa Majesté.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

C. D. ARCHIBALD.

L'honorable Secrétaire-Provincial, Québec.

COPIE d'un rapport de Comité de l'Honorable Conseil Exécutif, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général, le 12 septembre 1863.

Dans une lettre de Londres, datée du 27 août 1863, M. C. D. Archibald se dit autorisé de la part de M. Laing, ci-devant secrétaire du trésor et chancelier de l'échiquier des Indes, à mander que "si les provinces désirent faire leur chemin de fer à prix

“ fixe, moyennant un profit juste mais modéré, par des entrepreneurs offrant toutes les garanties de remplir tout contrat dont on pourra leur confier l'exécution, ces entrepreneurs sont prêts à l'entreprendre en prenant pour bases de leurs prix celles qui seront arrêtés par les ingénieurs de chacune des parties, ou par tout ingénieur anglais de réputation en qui les deux parties pourront avoir confiance; et qu'ils seront prêts à entrer dans les détails de la négociation aussitôt que les autorités provinciales le désireront.”

M. Archibald ajoute de plus que, d'après ses propres connaissances, il peut dire que les entrepreneurs en question ne le cèdent à personne, soit comme capitalistes, soit comme entrepreneurs,—et qu'ils seront tout à fait disposés à aider généralement au développement des ressources des provinces et à promouvoir leurs intérêts dans une mesure de justice réciproque; que dans l'état actuel des choses, toute proposition relative à ce sujet ne peut qu'être vague et indéfinie, mais qu'il espère néanmoins que ce qui précède suffira pour faire connaître l'esprit et les intentions des entrepreneurs de manière à les recommander, ainsi que tout ce qui pourra plus tard se rapporter au même sujet, à la considération favorable du gouvernement canadien.

Le comité représente que le gouvernement n'est pas pour le moment en position d'entrer en négociations sur le sujet dont parle la lettre de M. Archibald.

(Vraie copie.)

WM. H. LEE,  
G. C. E.

SECRETARIAT,

Québec, 14 septembre 1863.

MONSIEUR,—Au sujet de ce que vous me mandez par votre lettre du 27 ult., que certaines personnes sont prêtes à entrer en négociations, du moment que les autorités provinciales pourront le désirer, pour la construction du chemin de fer intercolonial, j'ai l'honneur de vous informer que Son Excellence le gouverneur-général en conseil ne se croit pas, pour le moment, en position d'entrer en négociation sur le sujet dont votre lettre fait mention.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé),

A. J. FERGUSSON BLAIR,

Secrétaire.

G. D. ARCHIBALD, Ecuier,  
Albermarle Street, 21,  
Londres, Angleterre.

HOTEL DU GOUVERNEMENT,

Québec, 26 août 1863.

MILORD.—J'ai l'honneur de vous transmettre, pour votre information, copie d'une minute approuvée du Conseil Exécutif du Canada, chargeant M. Sandford Fleming, ingénieur civil, de prendre part pour le Canada à l'exploration projetée du chemin de fer intercolonial.

Je dois ajouter que M. Fleming est prêt à commencer ses travaux aussitôt que le gouvernement de Votre Excellence et celui du Nouveau-Brunswick lui auront adjoint leurs ingénieurs.

J'adresse une semblable dépêche au lieutenant-gouverneur du Nouveau-Brunswick, et je prendrai la liberté de suggérer à Votre Excellence d'entrer en communication à ce sujet avec M. Gordon, afin que du moment que les nominations auront été faites, je puisse savoir à quel endroit M. Fleming devra se transporter pour rencontrer ses collègues de l'exploration.

J'ai, etc.

(Signé),

MONCK.

A Son Excellence

Le Marquis NORMANBY, Nouvelle-Ecosse.

A Son Excellence

L'hon. A. H. GORDON, Nouveau-Brunswick.

(No. 81.)

QUÉBEC, 26 août 1863.

MILORD DUC,—J'ai l'honneur d'inclure, pour l'information de Votre Grâce, copie 26 août 1863. d'une minute approuvée du Conseil Exécutif du Canada chargeant M. Sandford Fleming, ingénieur civil, de prendre part, au nom du gouvernement du Canada, à l'exploration projetée de la ligne du chemin de fer intercolonial, ainsi que copie d'une lettre que j'ai adressée aux lieutenants-gouverneurs de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, sur le même sujet.

J'ai, etc.,

(Signé,)

MONCK.

A Sa Grâce

Le Duc de Newcastle.

(No. 87.)

HOTEL DU GOUVERNEMENT,  
Québec, 14 septembre 1863.

MILORD DUC,—J'ai l'honneur de transmettre à Votre Grâce, pour son information, 12 septembre 1863. copie d'un rapport de mon Conseil Exécutif, approuvé par moi, par lequel le comité soumet à Votre Grâce qu'il serait à désirer que l'ingénieur nommé par le gouvernement impérial pour se joindre à l'exploration projetée de la ligne du chemin de fer intercolonial, fût envoyé à Halifax aussitôt que possible.

J'ai, etc.,

(Signé,)

MONCK.

A Sa Grâce

Le Duc de Newcastle, C. J.

*COPIE d'un rapport de Comité de l'Honorable Conseil Exécutif, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général, le 12 septembre 1863.*

Le comité du conseil étant d'avis que les arrangements pris pour le commencement immédiat de l'exploration du chemin de fer intercolonial sont à peu près complets, recommande respectueusement que Votre Excellence soit priée d'écrire à Sa Grâce le duc de Newcastle que la prompte arrivée de l'ingénieur à Frédéricton ou Halifax, pour agir au nom du gouvernement impérial dans l'exploration projetée, facilitera considérablement l'achèvement du rapport de l'exploration.

(Pour copie conforme,)

WM. H. LEE, G. C. E.

(Canada—No. 101.)

DOWNING STREET,  
15 septembre 1863.

MILORD,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre dépêche, No. 81, du 26 ultimo, m'apprenant la nomination de M. Sandford Fleming, I. C., comme ayant été choisi par le gouvernement canadien pour se joindre à l'exploration de la ligne projetée du chemin de fer intercolonial.

J'ai, etc.,

(Signé,)

NEWCASTLE.

Au Vicomte Monck.

*A Son Excellence l'Honorable A. H. Gordon, C. M. G., Lieutenant-Gouverneur du Nouveau-Brunswick, etc., etc.*

En recommandant à Votre Excellence de nommer, conjointement avec le gouverneur de la Nouvelle-Ecosse, un ingénieur pour faire l'exploration préliminaire et l'étude du chemin de fer projeté, avant la passation des bills de chemin de fer par la législature canadienne, nous savons que nous n'adhérons pas strictement aux arrangements conclus à

Québec par les représentants des trois provinces en septembre dernier, et subséquemment confirmés par le représentant de Sa Majesté dans chacune d'elles, qui portaient qu'aucune étude ne serait autorisée avant que la législation nécessaire n'eût eu lieu dans les différentes colonies, et que des commissaires collectifs ne fussent nommés.

Néanmoins, comme cette étude préliminaire est désirée par le gouvernement canadien, eu par lui supportant les cinq-douzièmes des frais, nous sommes portés à conseiller à Votre Excellence de faire la nomination nécessaire à cet effet, avec l'espoir que l'on ne proposera plus de s'écarter de la convention conclue entre les provinces, et que la construction du chemin de fer, si elle est possible, sera entreprise sur les bases de cette convention.

Nous recommandons respectueusement que copie de cette minute soit transmise au gouverneur-général du Canada.

(Signé,)	S. L. TILLEY,
"	W. H. STEEVES,
"	CHARLES WATTERS,
"	P. MITCHELL,
"	JOHN McMILLAN,
"	JAS. STEADMAN,
"	GEORGE L. HATHEWAY,
"	WM. E. PERLEY.

Salle du Conseil Exécutif, 16 septembre 1863.

FREDERICTON, 18 septembre 1863.

MILORD,—J'ai l'honneur de transmettre à Votre Excellence la copie ci-incluse d'une minute de mon conseil exécutif qui m'a été présentée aujourd'hui.

2. J'accède volontiers à la ligne de conduite recommandée par cette minute, et je concours pleinement dans l'espoir qui y est exprimé que les conseillers de Votre Excellence ne proposeront plus de s'écarter davantage des termes de la convention conclue entre les trois provinces.

J'ai l'honneur d'être, Milord,  
de Votre Excellence  
le très-obéissant serviteur,  
(Signé,) ARTHUR H. GORDON.

A Son Excellence  
Vicomte Monck, etc., etc.

HOTEL DU GOUVERNEMENT,  
Halifax, 23 septembre 1863.

MILORD,—J'ai l'honneur d'accuser réception d'une dépêche de Votre Seigneurie en date du 26 ultimo, contenant copie d'une minute du conseil m'apprenant la nomination de M. Sandford Fleming, I. C., qui doit se joindre, de la part du Canada, à l'exploration projetée de la ligne du chemin de fer intercolonial.

Je regrette que le départ subit de lord Normanby de cette province ait autant retardé l'accusé de réception de la dépêche de Votre Seigneurie.

J'ai, etc.,  
(Signé,) HASTINGS DOYLE,  
Administrateur.

HOTEL DU GOUVERNEMENT,  
Québec, 23 septembre 1863.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous inclure copie d'une minute du Conseil Exécutif se rapportant à votre dépêche du 18 courant.

(Signé,) MONCK.

A S. E. l'hon. A. H. Gordon,  
Etc., etc., etc., Nouveau-Brunswick.

COPIE d'un rapport de Comité de l'honorable Conseil Exécutif, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, le 29 septembre 1863.

Le comité du Conseil Exécutif ayant reçu la dépêche du 18 septembre courant de Son Excellence le Lieutenant-Gouverneur du Nouveau-Brunswick, transmettant copie d'une minute de son Conseil Exécutif au sujet de l'étude projetée d'un chemin de fer intercolonial, a l'honneur de soumettre à la considération de Votre Excellence les observations suivantes à ce sujet :

Le comité voit que, en même temps que le Conseil Exécutif du Nouveau-Brunswick conseille la nomination d'un ingénieur pour agir conjointement avec celui qui serait nommé par cette province dans la conduite de l'étude projetée, il paraît atténuer sa recommandation en y joignant l'espoir que l'étude, une fois faite, les bases sur lesquelles la convention de septembre 1862 avait été conclue, seront maintenues si la construction du chemin de fer est trouvée praticable.

Le comité apprend avec plaisir qu'en ce qui regarde l'étude, ses plans ont été cordialement acceptés du Conseil Exécutif du Nouveau-Brunswick, et il prévoit avec satisfaction l'exécution de l'entreprise importante dont cette étude est le préliminaire. Cependant, afin d'éviter tout malentendu entre les gouvernements des provinces qui sont également intéressées dans l'affaire, le comité croit de son devoir de rappeler la manière dont se sont terminées les négociations de Londres, et l'état général dans lequel se trouve aujourd'hui, en cette province, la question d'un chemin de fer intercolonial.

Le comité prendra la liberté de rappeler à Votre Excellence que les conditions proposées par le gouvernement impérial, au sujet de l'aide qu'il accorderait pour la construction du chemin de fer, différait, sous d'importants rapports, de la convention du mois de septembre 1862, et des instructions que les délégués du Canada étaient chargés de mettre à effet. Le comité peut rappeler le refus formel du gouvernement impérial de considérer la quote-part que le Canada pourrait fournir dans la construction du chemin de fer intercolonial comme étant une dépense faite pour des fins de défense ; son refus au sujet du fonds d'amortissement proposé, et la condition énoncée dans la neuvième proposition présentée par le gouvernement impérial, savoir :

“ Cette garantie ne sera pas demandée au parlement avant que la route et les études n'aient été soumises au gouvernement de Sa Majesté et approuvées par lui, et avant qu'il n'ait été démontré, à la satisfaction de ce même gouvernement, que la ligne pourra être construite sans avoir à recourir à une nouvelle garantie impériale. ”—D'où il résulte que le gouvernement impérial faisait dépendre l'aide projetée, sous forme de prêt, des résultats d'une étude préliminaire, établissant la suffisance de la garantie pour toutes les fins pour lesquelles elle devait être accordée. Les délégués furent, en conséquence, contraints de rejeter une proposition accompagnée de conditions aussi contraires à leurs instructions ; et ils furent approuvés par leurs collègues, qui regardèrent cette décision comme étant en harmonie avec l'esprit de la convention conclue à Québec, et conforme au sens très-prononcé de l'opinion publique en cette province.

Les négociations fondées sur les arrangements conclus lors de la convention de septembre 1862, furent regardées comme terminées avec le retour des délégués de cette province, et l'on espérait que le rapport de ce conseil en date du 25 février dernier, suffirait pour prévenir tout malentendu sur l'abandon nécessaire des bases sur lesquelles, jusqu'à cette époque, les négociations avaient été conduites, et faire comprendre que toute action ultérieure du gouvernement de cette province serait le sujet d'une nouvelle considération.

On doit encore observer que la mise à effet de la convention de septembre 1862 dépendait nécessairement du succès des négociations entamées avec le gouvernement impérial, ainsi que du consentement à obtenir des législatures des trois provinces. Or, ces négociations n'ayant pas réussi, et comme il est évident que la construction du chemin de fer ne peut se faire sans l'aide de la mère-patrie, le gouvernement canadien ne s'est pas cru en position de demander à la législature du Canada de sanctionner autre chose qu'une étude préliminaire, dont les résultats pourront amener de nouvelles négociations et l'adoption d'autres bases que celles de la première convention. Afin, cependant, de favoriser la construction d'un chemin dont les événements de chaque année augmentent l'importance, le comité s'est occupé des moyens qu'il y avait à prendre pour atteindre ce résultat, en consultant les intérêts et les ressources de cette province. Il a trouvé que l'examen de



la route et une étude complète et satisfaisante du pays où elle doit passer étaient aussi indiqués par le gouvernement impérial comme conditions préalables de toute négociation, et il a informé alors Votre Excellence qu'il avait décidé de recommander un vote de crédit à la législature du Canada, pour faire faire cette étude, qui est nécessaire à l'adoption finale des différentes propositions qui ont été faites.

En conformité de cette résolution, le comité a demandé un crédit de \$10,000 durant la session actuelle, et a nommé un ingénieur civil qui doit se mettre à l'œuvre aussitôt que les préparatifs seront complétés. L'action de la législature a été telle que l'on peut regarder ce crédit comme une certitude, et le commencement de l'étude ne dépendra plus que du concours pur et simple des provinces de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick.

La nécessité d'une prompte décision de la part du gouvernement du Nouveau-Brunswick, afin de faire commencer l'étude, est évidente, d'autant plus que la saison durant laquelle cette étude peut se faire avec le plus de succès s'écoule rapidement.

(Certifié) W. H. LEE, G. C. E.

(No. 93.)

HOTEL DU GOUVERNEMENT,  
Québec, 1er octobre 1863.

MILORD DUC,—J'ai l'honneur de transmettre à Votre Grâce, pour son information, 18 septembre 1863. copie d'une dépêche et de son contenu que j'ai reçus du lieutenant-gouverneur du Nouveau-Brunswick, au sujet de l'exploration projetée de la 29 septembre 1863. ligne du chemin de fer intercolonial, et une minute du Conseil Exécutif de cette province en réponse à cette dépêche.

J'ai également transmis copie de cette minute à M. Gordon.

J'ai l'honneur, etc.,

(Signé,)

MONCK.

Sa Grâce le

Duc de Newcastle.

FREDERICTON, 7 octobre 1863.

MILORD,—C'est avec un grand regret que j'ai reçu la dépêche de Votre Excellence du 29 ultimo.

2. J'apprends maintenant pour la première fois que les conseillers de Votre Excellence considèrent que la convention de septembre 1862 a été abrogée lors du retour des délégués canadiens à Québec en janvier dernier. Je crois que cette information sera aussi nouvelle pour le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse qu'elle l'a été pour mes conseillers et pour moi.

3. Avant d'entrer dans l'examen du document contenu dans la dépêche de Votre Excellence, vous me permettez de passer brièvement en revue l'histoire des transactions auxquelles il se rapporte.

4. Par une dépêche du duc de Newcastle adressée à Votre Excellence, au comte de Mulgrave et à moi, en date du 12 avril 1862, l'offre était faite aux gouvernements du Canada, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle Ecosse, de leur donner la "garantie impériale de l'intérêt, pour leur permettre de réaliser au moyen d'un emprunt public, s'ils le désirent, à un taux modéré, les fonds nécessaires pour la construction du chemin de fer intercolonial;" "la nature et l'étendue de la garantie," ajoutait la dépêche, "devront être déterminées par les détails du plan que les gouvernements provinciaux seraient disposés à asseoir sur la proposition actuelle, et par l'espèce de garantie qu'ils pourraient offrir."

5. Dans le cours du mois de septembre 1862, et sur l'invitation de Votre Excellence, des délégués officiellement nommés de la part du Canada, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, afin de prendre cette proposition en considération, se réunirent à Québec, et après une longue et mûre discussion, signèrent deux documents de la nature d'un traité entre les provinces, lesquels furent subséquemment confirmés par Votre Excellence, le comte de Mulgrave et moi-même.

6. Les obligations contractées en vertu de ces documents étaient simples et peu nombreuses.

7. Les clauses engageantes du premier se composaient : 1<sup>o</sup> d'une convention d'accepter la proposition contenue dans la dépêche du duc de Newcastle ; 2<sup>o</sup> d'une convention à propos de la part afférente à chaque province des frais de l'entreprise.

8. Un second document de la même date, servant de corollaire au premier, pourvoyait à l'exécution des études ou explorations qui devaient déterminer le tracé du chemin, et à l'administration du chemin lorsqu'il serait construit. Il fut aussi convenu qu'une délégation collective se rendrait en Angleterre pour régler les conditions des emprunts et la nature des garanties exigées.

9. Il est fort à regretter que les instructions données aux délégués n'aient pas été adoptées en commun, ou au moins que celles données par chaque province n'aient pas été communiquées aux gouvernements des autres provinces intéressées. Jusqu'à ce jour nous n'avons jamais su quelles avaient été les instructions données aux délégués canadiens. Celles du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse étaient à l'effet de tâcher d'obtenir du gouvernement impérial les conditions les plus avantageuses possibles, sans violer l'engagement d'accepter la proposition du duc de Newcastle,—proposition qui, il est bon de le remarquer, avait été acceptée sans restriction ni réserve à Québec.

10. Les instructions données aux délégués canadiens étaient probablement de même nature ; mais aussi, pour ce qu'en savent les gouvernements des provinces inférieures, elles pouvaient être d'une nature tout à fait différente. Les délégués canadiens ne les ont jamais communiquées *in extenso* à leurs co-délégués à Londres, et MM. Howe et Tilley ont été aussi surpris que le duc de Newcastle du rejet absolu de la proposition d'un fonds d'amortissement qui, bien que tous les délégués y fissent objection et s'y opposassent en commun, n'avait jamais été présenté, ni à Québec ni ailleurs, comme étant un obstacle insurmontable à la perfection des arrangements de l'emprunt. On ne trouve, non plus, aucune réserve de cette espèce dans la convention de septembre 1862.

11. Les délégués canadiens revinrent et firent rapport qu'ils n'avaient pas réussi à obtenir les conditions qu'ils croyaient essentielles pour permettre au Canada de se charger d'une part de l'entreprise. Toute action de sa part fut donc pour le moment suspendue.

12. Mais tout en croyant que le Canada refusait d'agir immédiatement dans l'affaire, le Nouveau-Brunswick pensait en même temps qu'il n'attendait que l'octroi de conditions plus favorables qu'il cherchait à obtenir du gouvernement impérial, et que ce qu'il s'était engagé à faire serait fait aussitôt que ces conditions auraient été accordées.

13. Il est certainement très-difficile de découvrir comment un désaccord entre les gouvernements anglais et canadien relativement aux détails d'un arrangement à faire pour le remboursement de l'emprunt projeté, pouvait affecter les engagements qui avaient été contractés entre le Canada, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse relativement à la proportion des dépenses dont chaque province devait se charger dans le cas où les travaux seraient entrepris. Dans tous les cas, il ne fut donné aucun avis que le Canada répudiait sa part dans cet engagement, et il n'en a pas même été donné jusqu'à ce moment. L'on peut même lire le mémoire contenu dans la dépêche de Votre Excellence du 29 ultimo, comme étant un avertissement que la convention pouvait n'être pas exécutée, plutôt que comme un avis positif qu'elle ne le serait pas.

14. Dans la pensée que, bien que l'action immédiate du Canada fut suspendue, l'engagement qu'il avait pris devait encore être regardé comme obligatoire, les législatures du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse passèrent des actes donnant force de loi à cet engagement. Le gouvernement a-t-il contredit cette supposition ? Pas du tout, bien que la lettre du lieutenant-gouverneur de la Nouvelle-Ecosse, du 29 avril 1863, lui transmettant l'acte passé par la législature de cette province, lui offrit une occasion naturelle de le faire, même s'il n'eût pas été évident qu'une communication aussi importante pour les provinces aurait dû être faite par le Canada aux autres parties contractantes le plus tôt possible, afin de prévenir la perte de temps de la part des législatures en donnant effet à ce qui avait cessé d'exister.

15. Dans le cours de l'été, une lettre fut adressée par Votre Excellence à lord Mulgrave et à moi, nous informant que le gouvernement canadien était prêt à commencer l'exploration, et nous priant de nommer un ingénieur pour agir de concert avec ceux que nommeraient le Canada et le gouvernement impérial. Aucun plan n'est proposé dans cette dépêche pour l'exécution de l'exploration, aucun projet n'est soumis pour le paiement des dépenses qu'elle devait entraîner. Il est évidemment admis que la nomination doit être

faite et les dépenses supportées conformément à un plan préexistant et bien compris. Peut-il y avoir une preuve plus claire que l'arrangement de 1862 n'était pas supposé avoir perdu sa force, mais qu'on le tenait encore comme obligatoire pour ceux qui y avaient pris part ? Mais comme pour mettre ce fait hors de tout doute, il faut remarquer que lorsque j'écrivis à Votre Excellence, le 18 juillet, pour l'informer qu'il y avait de grandes difficultés à se départir, même pour les détails, des termes de la convention de 1862, et lorsque je lui écrivis de nouveau dans le même sens le 20 août, Votre Excellence ne m'a pas détrompé et ne m'a pas informé que j'étais dans l'erreur, puisque les engagements de cette convention avait cessé d'être obligatoires depuis la fin de janvier. La courtoisie vous aurait sans doute dicté la communication de cette opinion si elle eût existé ; mais la seule réponse de Votre Excellence fut l'information que vous aviez nommé un arpenteur, et vous paraissiez désirer assez vivement que lord Normanby et moi en fissions autant.

16. Je maintiens donc que les membres de mon conseil étaient parfaitement justifiables de regarder l'engagement comme étant en pleine force et vigueur, et d'exprimer l'espoir que les conseillers de Votre Excellence ne suggéraient plus de s'en écarter. Dans tous les cas, Milord, cet engagement est encore en force et obligatoire ici et dans la Nouvelle-Ecosse. Il a ici force de loi, et bien que le gouvernement du Nouveau-Brunswick puisse s'écarter de sa lettre, il n'est pas disposé à répudier une obligation solennelle délibérément contractée, ni à violer la loi de la province.

17. Tel est, suivant moi, Milord, le résumé des transactions récentes qui se rattachent au projet du chemin de fer intercolonial. Elles ne paraissent cependant pas avoir été envisagées précisément de la même manière par les conseillers de Votre Excellence.

18. Le document contenu dans la dépêche de Votre Excellence commence par exprimer le plaisir qu'éprouve le Conseil Exécutif du Canada d'apprendre que le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse ont l'intention de se joindre au Canada pour faire l'exploration projetée, mais vos conseillers continuent en disant "qu'afin d'éviter tout malentendu, ils désirent rappeler la manière dont se sont terminées les négociations de Londres, et l'état général dans lequel se trouve aujourd'hui la question d'un chemin de fer intercolonial en Canada." D'après ce document, les négociations à Londres se sont terminées en conséquence de la proposition faite par le gouvernement de Sa Majesté de conditions incompatibles avec la convention de Québec, et l'abandon de la base sur laquelle les négociations avaient reposé jusque-là était une conséquence nécessaire de ces propositions que cependant, peut-on faire remarquer, les délégués n'ont pas cherché à faire modifier en les discutant avec le gouvernement de Sa Majesté. Le gouvernement canadien espérait, ajoute le document, que cette nécessité avait été rendue palpable aux gouvernements du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse par un mémoire du 25 février, qui, soit dit en passant, n'a été vu au Nouveau-Brunswick que dans le mois d'avril suivant. Les conseillers de Votre Excellence continuent cependant à dire que, désirant néanmoins prendre les mesures qui lui paraissent possibles pour l'accomplissement de l'entreprise, ils sont prêts à entreprendre une exploration de la ligne conjointement avec les autres gouvernements. Le reste du document est employé à raconter les efforts faits par le gouvernement canadien pour faire faire cette exploration, et à démontrer la nécessité d'une décision immédiate de la part du Nouveau-Brunswick, parce que la saison propice aux explorations s'écoule rapidement.

19. Je ne puis dire, Milord, que je sois prêt à admettre l'exactitude des prétentions, ou la justesse des raisonnements contenus dans ce document. Au contraire, il me semble difficile de concilier ces arguments avec les faits que j'ai déjà exposés.

20. Je vais m'occuper d'en examiner le contenu d'une manière un peu plus détaillée.

21. Votre conseil rappelle à Votre Excellence que les conditions proposées par le gouvernement impérial à propos de l'aide qui devait être donnée pour la construction d'un chemin de fer, "différait sous d'importants rapports de la convention de septembre 1862." Est-ce trop demander au conseil exécutif du Canada d'indiquer les articles de cette convention dont ces propositions diffèrent ? Je ne puis trouver dans ce document aucune convention que le coût du chemin de fer devait être regardé comme une dépense pour les besoins défensifs des provinces, ou qu'il ne devait pas être créé de fonds d'amortissement, tandis que le seul autre point mentionné comme étant contraire à la convention de 1862 paraît se rattacher à l'une des garanties qui devaient évidemment être demandées, et dont l'un des objets de la délégation en Angleterre était de constater la nature.

22. Le conseil cite le mémoire du 25 février comme preuve que la convention de 1862

fut regardée comme abandonnée lors du retour d'Angleterre des délégués canadiens. Je puis observer que ce mémoire n'a jamais été officiellement communiqué aux provinces d'en-bas, bien qu'il soit vrai qu'on le trouve dans une collection de documents parlementaires reçus de Québec durant le mois d'avril dernier.

23. J'ai lu et relu ce mémoire avec la plus grande attention, mais je n'y puis trouver rien qui annonce ce que l'on prétend maintenant qu'il contient. Il est vrai que l'on y fait voir que la négociation distincte entamée entre le Canada et la mère-patrie relativement aux conditions de l'emprunt est suspendue, et qu'en conséquence il a refusé d'agir immédiatement; mais il est difficile de voir en quoi une négociation à laquelle elles étaient étrangères pouvait affecter les obligations du Canada envers les provinces d'en-bas; et la preuve que l'on envisageait la chose de la même manière en Canada se trouve, je crois, dans le fait qu'aucune communication de cette nature n'a été faite au Nouveau-Brunswick ou à la Nouvelle-Ecosse lors de l'adoption du mémoire en question, ou lors de la passation des bills du chemin de fer dans ces provinces, quoique, comme je l'ai déjà dit, tout aurait dicté la communication d'un fait aussi important aux provinces également parties avec le Canada à la convention que l'on prétendait être ainsi annulée.

24. "On doit encore faire observer, disent les conseillers de Votre Excellence, que la mise à effet de la convention de septembre 1862 dépendait nécessairement du succès des négociations entamées avec le gouvernement impérial, ainsi que du consentement à obtenir des législatures des trois provinces." Cela est incontestablement vrai en ce qui regarde l'exécution de la convention; mais l'on peut observer que dans l'opinion de deux des parties à la convention de Québec, les négociations entamées en Angleterre n'ont pas échoué, et que les législatures du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse ont, par de très-fortes majorités, donné plein et entier effet tant à la convention elle-même qu'aux arrangements conclus avec le gouvernement impérial en conséquence de cette convention. Il est bien vrai que le parlement du Canada n'a pas encore donné cet assentiment, car jusqu'à présent il n'a jamais été demandé; mais il me reste encore à apprendre qu'il ait été refusé.

25. Je me réjouis de voir que les conseillers de Votre Excellence sont d'opinion que "les événements de chaque année augmentent l'importance de cette entreprise." Il est inutile d'assurer Votre Excellence que son importance est parfaitement appréciée dans les provinces d'en-bas. Les actes de leurs gouvernements et de leurs législatures prouvent, mieux que ne le peuvent faire les paroles, la valeur qu'elles attachent à l'accomplissement de cette grande entreprise. Comme, aux yeux des conseillers de Votre Excellence, son importance s'accroît tous les jours, je pense n'être pas trop confiant en espérant qu'elle prendra un jour des proportions telles qu'elle les portera à remplir des engagements qu'ils ont contracté de leur propre mouvement et de propos délibéré.

26. Quant à l'exécution de l'exploration, j'espère, Milord, qu'il n'y aura pas de malentendu à propos de ce que le Nouveau-Brunswick est prêt à faire, et de la manière dont il est prêt à l'envisager. Il n'y aucune objection de la part du gouvernement du Nouveau-Brunswick à entreprendre l'exploration préliminaire; mais tout en l'entreprenant, il désire qu'il soit bien entendu qu'il considère les engagements contractés en 1862 comme étant encore obligatoires tant pour le Nouveau-Brunswick que pour le Canada.

27. Et maintenant, Milord, avant de terminer cette dépêche, je dois attirer l'attention de Votre Seigneurie sur une question d'une bien plus grave importance qu'aucune de celles qui se rattachent au chemin de fer intercolonial seul.

28. L'engagement de 1862 était d'un caractère solennel, et se rapprochait de la nature d'un traité autant que la condition politique de ces provinces peut le permettre. Il a été signé par des plénipotentiaires dûment nommés. Il a été confirmé par Votre Excellence, par lord Mulgrave et par moi-même, au nom des provinces que nous gouvernons. Ce n'était pas un arrangement privé entre individus, qui pouvait être répudié aux seuls dépens de l'honneur de ceux qui l'avaient signé. Ce n'était pas l'entreprise d'un gouvernement qui pouvait être répudiée aux dépens de quelque discrédit pour son parti, ou mise de côté par ses adversaires s'ils le remplaçaient au pouvoir. C'était un acte interprovincial, et il n'est pas aisé de voir comment il pouvait être abandonné sans danger pour l'honneur de celle des provinces qui, sans le consentement des autres parties contractantes, refuse de se soumettre à ses engagements. Un semblable désaveu d'obligations contractées entre des nations indépendantes pourrait, je n'hésite pas à le dire, amener la rupture de toutes relations diplomatiques.

29. Lorsque, en 1842, le roi Louis-Philippe refusa de ratifier un traité avec l'Angleterre signé par son ambassadeur, il était strictement dans son droit, parce que le chef permanent de l'Etat peut refuser de confirmer les actes de son plénipotentiaire; mais l'on sentit qu'il avait affaibli l'autorité royale en France, et qu'il avait commis un acte dont il devait rejeter le déshonneur sur son pays. Mais l'obligation est beaucoup plus forte lorsqu'un traité est ratifié. Il devient alors une obligation nationale, et ceux qui peuvent en avoir le plus déploré la conclusion, s'ils montent au pouvoir ensuite, deviennent sans scrupule les agents les plus actifs pour en mettre les dispositions à effet. Maintes et maintes fois les hommes d'Etat anglais ont dit: "Je me suis opposé à ce que tel traité fût conclu, mais il est maintenant obligatoire pour mon souverain et mon pays, et leur honneur doit être maintenu intact." Votre Excellence, comme représentant de Sa Majesté, a confirmé cette obligation, et c'est avec un profond regret que je la vois mettre de côté. Je suis bien convaincu que Votre Excellence n'a pas agi ou ne s'est pas abstenue d'agir dans cette affaire sans de bonnes et puissantes raisons; mais il ne m'appartient pas d'en rechercher la nature ou le caractère, non plus que d'exprimer une opinion sur la conduite suivie par le gouvernement canadien: le parlement et le peuple du Canada sont ses juges. Mais voici un aspect de la question dont il est de mon devoir de parler. La grande masse du peuple anglais regardé les provinces de l'Amérique Britannique du Nord comme formant un tout homogène; elles souffrent toutes ensemble lorsque la plus importante d'entre elles agit de manière à mériter réprobation. Tout acte qui a ou qui paraît avoir une teinte d'égoïsme ou de mauvaise foi se grave profondément dans l'esprit de l'Angleterre comme une preuve que ses enfants de l'Amérique du Nord ont dégénéré de la haute position qu'elle occupe sous le rapport de la générosité et de l'honneur. Il est vrai que, parmi ceux qui les connaissent intimement, la conduite du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, en agissant loyalement d'après l'esprit et la lettre de leurs obligations, aura l'effet d'accroître la confiance en leur honneur et leur intégrité; mais, cependant, le Nouveau-Brunswick devra ressentir considérablement les effets de ce qui est fait par son plus important et plus puissant voisin et c'est à cause de cela qu'il réclame le droit de protester contre une conduite dans laquelle on ne peut persister sans lui nuire en même temps qu'à ceux qui peuvent en souffrir plus justement.

30. Si l'on peut regarder comme une chose d'aucun poids un engagement solennel fait délibérément avec deux autres provinces, confirmé par l'approbation et la signature de Votre Excellence, quelles obligations provinciales seront donc regardées comme sacrées?

31. Je ne puis supposer que les conseillers de Votre Excellence puissent être insensibles à la responsabilité qui s'attacherait à une pareille position; je ne puis croire, non plus, que le peuple du Canada, même ceux qui ont désapprouvé les engagements de 1862, désire les voir mettre de côté au risque de répandre à l'étranger le soupçon, qui, même injuste, ne pourrait manquer de faire un tort général, que dans ce pays de graves intérêts d'une nature permanente sont traités légèrement, et que de grandes questions de politique intercoloniales sont décidées, non pas d'après leur mérite intrinsèque, ou d'après un principe fixe, mais sont prises à la légère et abandonnées ensuite suivant que les besoins politiques du moment l'exigent.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

ARTHUR H. GORDON.

S. E. le Vicomte MONCK, etc., etc.,  
Québec.

FRÉDÉRICTON, 8 octobre 1863.

MILORD,—J'ai communiqué à mon Conseil le mémoire du Conseil Exécutif du Canada, contenu dans votre dépêche du 29 ultimo, et j'ai maintenant l'honneur de transmettre à Votre Excellence un mémoire que je viens de recevoir et qui contient les remarques du Conseil Exécutif du Nouveau-Brunswick sur son contenu.

Vous ayant expliqué un peu au long, dans ma dépêche d'hier, les vues du gouvernement de cette province sur la question à laquelle ce mémoire se rapporte, je crois qu'il est inutile que je fasse d'autres remarques en ce moment.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

ARTHUR H. GORDON.

S. E. le Vicomte MONCK, etc., etc.

*A Son Excellence l'hon. Arthur Hamilton Gordon, C. M. G., lieutenant-gouverneur et Commandant-en-Chef de la province du Nouveau-Brunswick, etc., etc., etc.*

Le comité du Conseil Exécutif a pris en considération la dépêche du gouverneur-général du 29 septembre, et le mémoire du comité du conseil qu'elle contenait, en réponse à la dépêche de Votre Excellence du 18 du même mois, relativement à l'exploration projetée du chemin de fer intercolonial, et a l'honneur de soumettre à l'approbation de Votre Excellence la réponse suivante à ce mémoire :—

Le comité reçoit avec plaisir l'assurance du gouvernement du Canada qu'il prévoit avec satisfaction l'exécution de cette entreprise importante, qui, suivant lui, prend une nouvelle importance des événements de chaque année successive.

Le comité concourt parfaitement dans l'opinion ainsi émise par le gouvernement du Canada.

Les actes du gouvernement et de la législature de cette province fournissent la preuve la plus incontestable de l'importance qu'ils attachent au prompt achèvement du chemin de fer projeté, et que l'intérêt qu'ils y portent n'est en rien diminué.

Le comité doit cependant exprimer la surprise qu'il éprouve de voir que le gouvernement canadien considère la convention de septembre 1862, comme ayant été abandonnée lors du retour d'Angleterre de ses délégués en janvier dernier, et que le rapport du conseil du 25 février est regardé par lui comme suffisant pour prévenir tout malentendu sur ce point. Le gouvernement prétend, pour justifier son abandon de la convention de 1862, que les conditions auxquelles le gouvernement impérial proposait d'accorder la garantie désirée, étaient contraires aux termes de cette convention et aux instructions qu'il avait donné à ses délégués. Si, par les instructions en question, il veut parler de la stipulation qu'il fit que la dépense faite par le Canada pour la construction du chemin de fer devait être considérée par le gouvernement impérial comme une dépense faite pour les besoins de la défense de la province, le comité doit dire qu'aucune proposition de cette nature ne formait partie de cette convention ; et le refus de la part du gouvernement impérial de la considérer sous ce point de vue ne peut, dans l'opinion du comité, être regardé comme un motif suffisant pour abandonner ce contrat, avec lequel, de fait, il ne pouvait avoir aucun rapport.

Le comité a soigneusement examiné la convention de 1862 et la proposition du gouvernement impérial de décembre suivant, mais il n'a pu découvrir rien qui fût incompatible entre elles.

Le comité, loin de regarder le rapport du 25 février dernier comme un abandonnement de la convention conclue à Québec, le regarde comme une continuation, de la part du gouvernement canadien, des négociations avec le gouvernement impérial sur les bases de cette convention, et le comité considère que la confiance exprimée par le Conseil Exécutif du Canada dans ce mémoire, que le gouvernement et le parlement de la Grande-Bretagne consentiraient, vu l'importance de cette grande entreprise comme mesure stratégique et comme moyen de développer et d'assurer l'influence politique et commerciale de l'Angleterre sur l'immense territoire compris entre l'Atlantique et le Pacifique, à accorder la garantie de l'intérêt aux conditions les plus libérales, est un renouvellement de la demande faite au gouvernement impérial par ses délégués à propos du fonds d'amortissement.

Le comité est aussi d'opinion que le désaccord temporaire qui existe entre le gouvernement impérial et le gouvernement canadien n'est pas d'une nature suffisamment importante pour justifier la conclusion que la base de la convention conclue entre les provinces doive être nécessairement abandonnée.

Il est vrai que le gouvernement du Nouveau-Brunswick, pour répondre aux désirs du Canada, a conseillé à Votre Excellence de consentir à ce qu'une étude préliminaire du chemin fût faite avant la législation projetée de la part du Canada ; mais en donnant ce conseil à Votre Excellence, le Conseil Exécutif du Nouveau-Brunswick exprimait l'espoir que l'on ne chercherait plus à s'écarter des détails de la convention conclue à Québec, et que toutes les mesures ultérieures pour arriver à l'accomplissement de cette grande entreprise seraient strictement conformes aux termes de cette convention.

Le comité prie respectueusement Votre Excellence de transmettre copie de ce rapport à Son Excellence le gouverneur-général, et espère sincèrement que le gouvernement canadien, sur plus ample considération, coopérera franchement avec la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick pour mener à bonne fin (sur les bases déjà adoptées) cette grande

entreprise intercoloniale, depuis si longtemps et si ardemment désirée par le peuple de l'Amérique Britannique du Nord.

(Signé,)	S. L. TILLEY,
"	W. H. STEEVES,
"	CHARLES WATTERS,
"	P. MITCHELL,
"	JAS. STEADMAN,
"	JOHN McMILLAN,
"	WILLIAM E. PERLEY,
"	GEORGE L. HATHEWAY.

Salle du Conseil Exécutif, 7 octobre 1863.

(Canada—No. 107.)

DOWNING STREET,  
17 octobre 1863.

MILORD,—J'accuse réception de la dépêche de Votre Seigneurie en date du 14 septembre, portant le No. 87, contenant une copie d'un rapport approuvé d'un comité de votre Conseil Exécutif, qui recommande que l'ingénieur nommé par le gouvernement impérial, pour faire l'étude projetée de la ligne du chemin de fer intercolonial, soit envoyé à Halifax le plus tôt possible.

M. Sandford Fleming, dont vous parlez dans votre dépêche No. 81, comme ayant été nommé par le gouvernement pour faire l'étude préliminaire de la ligne du chemin de fer intercolonial, jouit d'une si haute réputation, et le choix qu'en ont fait les gouvernements de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, parle si hautement en faveur de son aptitude comme ingénieur de la ligne, que je suis prêt à accepter ses services comme représentant du gouvernement impérial. En conséquence, votre seigneurie voudra bien nommer immédiatement M. Fleming à cette situation.

J'éprouve beaucoup de plaisir de voir qu'en choisissant M. Fleming comme le représentant du gouvernement de Sa Majesté et des provinces de l'Amérique du Nord intéressées spécialement dans la construction de ce chemin, l'on a évité bien des délais et qu'on s'est rendu au désir de votre gouvernement relativement au commencement immédiat de l'étude, au moins quant à ce qui concerne cette nomination. Il est bien entendu, comme de raison, qu'en se désistant de son droit de nommer un ingénieur distinct pour faire cette étude, le gouvernement de Sa Majesté n'abandonne pas son droit de se convaincre que la ligne répondra au but que se propose le gouvernement impérial, et que le chemin pourra être construit sans que l'on ait recours au gouvernement impérial pour en obtenir de nouvelles garanties.

En l'absence et par autorité du Duc de Newcastle,

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé,)

FREDEBICK ROGERS.

S. E. le Vicomte MONCK,  
Etc., etc., etc.

HOTEL DU GOUVERNEMENT,  
Québec, 17 octobre 1863.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de la dépêche de Votre Excellence en date du 7 courant, relative à l'attitude du gouvernement canadien dans les négociations concernant la construction du chemin de fer intercolonial.

D'après cette dépêche, il me semble que vous accusez directement les ministres de la couronne en Canada de mauvaise foi dans cette transaction, et je me trouve moi-même, sinon directement, du moins implicitement, compris dans cette imputation.

Je n'ai pas l'intention d'entamer avec Votre Excellence une controverse à ce sujet, mais je désire rétablir les faits d'après les documents authentiques, et faire voir à Votre Excellence qu'ils doivent être interprétés dans un tout autre sens que celui que leur attribue Votre Excellence,

Je ne veux point, dans cette communication, exprimer une opinion sur la sagesse de la politique suivie par le gouvernement canadien dans cette question ; je désire seulement vous exposer l'état réel des choses, en insistant sur les graves accusations de mauvaise foi que vous avez formulées.

La conférence des délégués des gouvernements des trois provinces, tenue à Québec au mois de septembre 1862, fut convoquée à la suite de la dépêche du duc de Newcastle du 12 avril 1862 à laquelle vous faite allusion dans votre dépêche.

La dépêche du Duc rejetait, au nom du gouvernement de Sa Majesté, une proposition faite conjointement par les gouvernements des trois provinces, relative au mode d'obtenir les fonds pour la construction du chemin de fer intercolonial.

Cependant, elle indiquait, en termes généraux, une base nouvelle d'arrangements à prendre pour obtenir les fonds nécessaires au moyen " de la garantie de l'intérêt donnée " par le gouvernement impérial aux trois provinces pour leur permettre de réaliser, au " moyen d'un emprunt public, si elles le désirent, à un taux modéré, les fonds nécessaires " pour la construction du chemin de fer en question." Les conditions de la garantie devaient être réglées dans des négociations ultérieures.

Dans le mémoire de la convention signée à Québec, le 12 septembre 1862, les délégués s'expriment *en termes aussi généraux que le duc de Newcastle* : " Ils sont prêts, disent-ils, " avec la garantie impériale, à assumer la responsabilité des dépenses que nécessitera la " réalisation de ce vaste projet." Il fut aussi convenu qu'une délégation des trois provinces se rendrait en Angleterre pour régler les détails de la proposition, qui n'avait été faite et acceptée qu'en termes généraux.

Il me semble évident que de la garantie du gouvernement impérial dépendait tout le reste de la convention ; et que, en supposant qu'on n'aurait pu obtenir cette garantie, les autres clauses du contrat, qui n'avaient trait qu'au mode d'employer cette garantie, devenaient complètement vides de sens.

Je crois aussi être en droit de supposer, d'après la manière dont on a procédé, que la délégation qu'on devait envoyer en Angleterre n'y allait pas pour accepter toutes les conditions qu'on pourrait lui proposer, mais pour discuter et rejeter toutes celles qui ne lui sembleraient pas raisonnables.

Je regrette beaucoup, avec Votre Excellence, que les instructions données à cette délégation n'aient pas été rédigées par écrit et du consentement commun des trois gouvernements : cette précaution eût empêché le malentendu qui existe aujourd'hui.

A leur arrivée à Londres, les délégués apprirent qu'une des conditions jugée indispensable par le gouvernement impérial était la création d'un fonds d'amortissement pour l'extinction de la dette garantie par la Grande-Bretagne.

Sans vouloir décider si les délégués canadiens ont eu tort ou raison de refuser une garantie offerte à ces conditions, il me semble évident que la question du fonds d'amortissement faisait une grande différence dans la nature et la valeur de la garantie offerte.

Il paraît certain que les délégués canadiens entendaient alors parler pour la première fois de cette condition.

On n'a jamais osé supposer que le gouvernement de Sa Majesté manquait de bonne foi en mettant cette condition à la garantie, sans l'avoir mentionnée dès le principe. Mais quelle que soit votre opinion sur la nature de ce procédé, il me semble qu'après réflexion vous admettez qu'on ne peut guère blâmer le gouvernement canadien d'avoir refusé une condition qui n'était pas mentionnée dans la première offre, et dont il n'avait pas parlé en acceptant la garantie.

Si je ne me trompe pas en affirmant que les délégués envoyés respectivement à Londres par les trois provinces, avaient le pouvoir de rejeter les conditions que le gouvernement de Sa Majesté pouvait mettre à la garantie, et qu'ils ont usé de ce pouvoir en rejetant la garantie aux termes proposés, la base de la convention est par là même détruite, et par suite toutes les stipulations et tous les arrangements qui devaient en découler deviennent également nuls et inadmissibles.

En ce qui regarde la convention faite au sujet des dépenses afférentes à chaque province, je prendrai la liberté de rappeler à Votre Excellence que les délégués du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse ont accepté, en 1861, un mémoire dans lequel la part des dépenses de chacune des trois provinces était différente de celles qu'ils adoptèrent en 1862. Mais la négociation ayant été interrompue par le fait qu'on ne pût réussir à obtenir



l'aide du gouvernement impérial aux conditions proposées, les gouvernements du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse n'ont pas été accusés de mauvaise foi, parcequ'en 1862 ils ne se croyaient plus obligés de tenir à l'engagement pris en 1861 au sujet de cette partie du projet, et je ne crois pas, non plus, que l'on eût pu justement porter aucune accusation de cette nature contre eux.

Je regrette beaucoup que l'on n'ait pas officiellement et immédiatement adressé à Votre Excellence une copie du rapport du conseil de cette province en date du 25 février dernier. J'admets que ce rapport aurait dû être en votre possession, et je ne puis expliquer cette négligence que par le fait qu'à cette époque M. Tilley était ici en conférence avec les membres du gouvernement canadien.

Relativement à l'exploration proposée de la ligne de chemin de fer, il me semble, soit qu'on suive ou qu'on abandonne la base de 1862, que cette exploration est absolument nécessaire pour l'exécution ultérieure de cette grande entreprise, et j'ose espérer que tous les malentendus qui ont pu exister n'empêcheront point l'exécution de ce travail indispensable.

J'ai l'honneur, etc.,

(Signé,) MONCK.

A Son Excellence,  
L'hon. A. H. Gordon, C. B.

HOTEL DU GOUVERNEMENT,  
Halifax, N.-E., 20 octobre 1863.

MILORD,—Le 14 du courant, j'ai reçu du lieutenant-gouverneur Gordon copie d'une dépêche qu'il avait adressée à votre seigneurie en date du 3 du courant, ayant rapport à la position qu'occupe maintenant le Canada relativement à la question du chemin de fer intercolonial.

Je profite de la première réunion du conseil exécutif de cette province, après sa réception, pour lui soumettre, et j'ai maintenant l'honneur de transmettre à Votre Excellence copie de la dépêche que j'ai, à la requête des membres de mon gouvernement, envoyée à M. Gordon, contenant les vues de mon gouvernement sur le sujet de sa communication.

J'ai l'honneur, etc.,

HASTINGS DOYLE.

S. E. le Vicomte Monck,  
Etc., etc., etc.

HOTEL DU GOUVERNEMENT,  
Halifax, N.-E., 20 octobre 1863.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que ce n'est qu'hier que j'ai pu réunir un quorum du Conseil Exécutif de cette province depuis la réception des dépêches de Votre Excellence des 1er, 6 et 9 du courant. J'ai profité de cette occasion pour attirer l'attention de mes conseillers sur ces dépêches et les documents qui les accompagnaient, et j'ai l'honneur de vous informer, à ce sujet, que mes conseillers exécutifs sont fortement d'opinion que la convention conclue entre les gouvernements du Canada, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse en 1862, que le Canada ne supporterait que les cinq-douzièmes ( $\frac{5}{12}$ ) du coût du chemin de fer de Truro à la Rivière-du-Loup, assignait à cette colonie beaucoup moins que sa juste part, soit qu'on l'envisage au point de vue de sa population et de ses ressources, ou au point de vue des avantages et de la nécessité d'une pareille entreprise; que, cependant, ils regardent l'étude proposée comme indispensable à toute considération rationnelle de cette importante question; qu'ils sont prêts à s'engager dans l'entreprise sur l'assurance donnée par le Canada qu'il désirait sincèrement voir la construction du chemin,—qu'il contribuerait pour les cinq-douzièmes ( $\frac{5}{12}$ ) du coût de l'étude ou exploration, et que si cette étude établissait le fait que l'on pouvait trouver un tracé acceptable au gouvernement anglais—dont le coût ne dépasserait pas les moyens des trois provinces—il donnerait volontiers son concours à tout plan praticable pour la construction du chemin.

Mes conseillers sont d'avis que si l'exploration fait voir la possibilité de cette route, l'opinion publique au Canada ne permettra pas à l'administration de laisser, pendant cinq mois de l'année, ce grand pays à la merci des dispositions fiscales d'un Etat indépendant, sinon rival, relativement à ses relations commerciales; sans parler du manque absolu de communications avec la mère-patrie durant cet espace de temps, dans le cas d'une guerre. Ainsi donc, l'on aurait pu profiter des avantages solides et durables d'une étude, indépendamment des opinions entretenues par ceux qui l'auraient proposée.

Entretien ces opinions, je ne puis qu'exprimer le regret que mon gouvernement a éprouvé en apprenant que le gouvernement du Canada avait remis en question l'étude de ses obligations pour l'avenir, ou qu'après l'avoir fait, votre gouvernement ait regardé cela comme étant un obstacle insurmontable dans la voie du commencement immédiat de l'exploration.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

HASTINGS DOYLE,  
Administrateur.

S. E. le Vicomte MONCK, etc., etc., etc.

(Canada—No. 108.)

DOWNING STREET,  
20 octobre 1862.

MILORD,—J'ai l'honneur d'accuser réception de la dépêche de Votre Seigneurie, No. 93, en date du 1er du courant, contenant un rapport de votre Conseil Exécutif approuvé par vous, à propos du commencement projeté de l'exploration préliminaire pour le chemin de fer intercolonial.

Je crois comprendre que ce rapport contient la décision du gouvernement canadien à l'effet suivant:—que les négociations avec le gouvernement impérial, commencées l'hiver dernier, à propos de la construction du chemin de fer intercolonial, sont définitivement abandonnées; que les gouvernements des provinces (et par conséquent celui de ce pays) ne sont plus liés par leurs propositions respectives à propos de ce projet, et qu'en rejetant les offres faites l'hiver dernier par le gouvernement impérial, le gouvernement du Canada se trouvait libre de répudier aussi la convention conclue durant le mois de septembre précédent.

J'éprouve quelque difficulté à concilier les termes de ce rapport avec ceux de la dépêche de Votre Seigneurie, No. 87, du 14 ultimo, dans laquelle vous communiquez la recommandation de votre gouvernement qu'un ingénieur devrait être nommé par le gouvernement impérial pour faire les études préliminaires en apparence conformité aux termes du mémoire de la trésorerie de décembre dernier,—lequel mémoire était basé sur les négociations que votre gouvernement traite maintenant comme ayant échoué. Et il m'est en conséquence assez difficile de comprendre sous quel prétexte, ou en quelle capacité, j'ai été prié de nommer un ingénieur de la part du gouvernement britannique.

Je n'éprouve cependant nulle difficulté à dire que j'ai le plus sincère désir de faciliter les opérations du gouvernement provincial dans cette affaire, et à répéter que l'étude préliminaire peut, dans mon opinion, être très-convenablement placée entre les mains de M. Fleming.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

NEWCASTLE.

S. E. le Vicomte MONCK, etc., etc., etc.

FRÉDÉRICTON, le 27 octobre 1863.

MILORD,—J'ai reçu aujourd'hui la dépêche de Votre Excellence en date du 17 courant. Comme Votre Excellence, je ne veux point engager une controverse sur la question dont il s'agit; toutefois je me crois obligé de répondre à quelques-unes de vos observations.

2. Qu'il me soit permis d'exprimer le regret que j'éprouve en voyant que Votre Excellence a pu me croire capable de faire planer sur elle des soupçons de mauvaise foi, soit directement ou par induction. Je n'ai certainement jamais eu pareille intention, parce que je n'en avais pas la pensée; et je suis mortifié de ce que, dans l'opinion de Votre Ex-

cellence, ma dépêche prête à une semblable interprétation ; car j'ai dit explicitement dans cette dépêche que je ne doutais nullement que Votre Excellence ne fût déterminée par de bonnes raisons à agir comme elle l'a fait. De plus, je n'ai jamais directement, autant que je sache, condamné la conduite des conseillers de Votre Excellence. Leurs actes sont susceptibles de porter une apparence de mauvaise foi, et en bien des endroits, on les considère en effet comme étant de mauvaise foi. C'est pourquoi j'ai cru qu'il était de mon devoir de protester contre le tort qui peut en rejaillir indirectement sur ce pays. J'ai expressément dit qu'il était fort possible que ces soupçons fussent injustes, bien qu'il n'y aurait rien d'extraordinaire à ce que les actes dont on se plaint donnassent lieu à ces soupçons.

3. Les raisonnements contenus dans la dépêche de Votre Excellence ne sauraient me faire admettre que les vues exprimées dans ma dépêche du 7 courant soient inexactes.

4. Je ne vois pas, et Votre Excellence n'insinue en aucune façon, que les propositions du cabinet anglais ne soient pas d'accord avec la convention de 1862, comme le prétend le Conseil Exécutif du Canada dans son rapport du 29 septembre 1863 ; et, bien que je sois prêt à admettre que la question d'un fonds d'amortissement fût alors mentionnée pour la première fois officiellement aux représentants du Canada, à Londres, Votre Excellence ne peut avoir oublié que cette question préoccupait les membres de la conférence de Québec, qui savaient parfaitement qu'elle est toujours spécifiée en pareilles circonstances par le gouvernement impérial. Ni à Québec, ni en Angleterre, jusqu'à la veille de leur départ, les représentants du Canada n'ont déclaré qu'il leur était impossible d'admettre cette condition. Quant aux gouvernements du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, ils n'ont jamais pensé que la valeur de la garantie offerte fût diminuée par l'établissement d'un fonds d'amortissement, en tenant compte des concessions subséquentement faites par le gouvernement anglais au sujet de l'époque où les versements à ce fonds devaient commencer et de la nature du placement qui devait en être fait. Je ne veux point, toutefois, recommencer la discussion sur ce point.

5. Je dois croire que le rapport du conseil du 25 février 1863 avait pour but, dans l'idée du gouvernement canadien ou du moins de quelques-uns de ses membres, puisqu'ils le déclarent, de terminer les négociations et d'en donner avis aux provinces d'en-bas ; mais, dans le cas, il est malheureux que ce document fût si mal rédigé pour remplir un pareil but. Son but apparent est de proposer un nouvel arrangement pour le remboursement de l'emprunt projeté, ce qui indique clairement un désir de continuer les négociations entre le gouvernement impérial et celui du Canada. Or, non seulement ce document n'était pas clair, même pour quelques-uns des membres du gouvernement canadien qui avaient pris part à sa rédaction, mais je ne comprends nullement comment on a pu y voir une notification aux provinces d'en-bas, puisqu'il ne leur a pas été communiqué. A ce sujet, je ferai observer que Votre Excellence est dans l'erreur en supposant que M. Tilley était à Québec lors de la rédaction de ce mémoire. M. Tilley quitta Québec le 27 janvier, et il avait si peu l'idée que l'arrangement de 1862 fût abandonné, que, comme le sait Votre Excellence, il présenta à la législature de cette province un bill pour donner force de loi à cet arrangement.

6. Votre Excellence observe que l'apportionnement des dépenses adopté par les provinces d'en-bas en 1861 diffère de la convention analogue faite en 1862, et que cette modification n'a jamais donné lieu à une accusation de mauvaise foi. Cela est parfaitement vrai, mais il y a une grande différence entre les deux cas. La convention de 1861 fut abandonnée du commun accord de toutes les parties intéressées ; mais le gouvernement du Nouveau-Brunswick se plaint aujourd'hui de ce que les négociations pour l'exploration préliminaire ont été commencées sans que le gouvernement canadien lui ait donné avis des dispositions entièrement nouvelles qui devaient régler la construction ultérieure du chemin de fer. Et cependant il était clair, d'après mes dépêches et celles de Lord Mulgrave, surtout celle du 29 avril (transmettant à Votre Excellence copie d'un rapport du Conseil Exécutif de la Nouvelle-Ecosse), et aussi d'après les actes des gouvernements des législatures de ces provinces, il était clair, dis-je, que si l'exécution de la convention était suspendue, les clauses en étaient toujours supposées obligatoires.

7. De même que Votre Excellence, je considère comme très-important l'achèvement de l'exploration, et je ferai part à mon Conseil de l'espoir exprimé par Votre Excellence " que tous les malentendus qui ont pu exister n'empêcheront point l'exécution de ce travail indispensable." Je ne veux point anticiper ici sur les recommandations qu'il pourra faire,

mais je sais que lorsqu'il a consenti à une exploration préliminaire, c'était dans l'idée que si cette exploration était satisfaisante, les travaux seraient entrepris et continués d'après les termes de la convention de 1862,—pas immédiatement peut-être, mais sitôt que seraient réglées les difficultés entre le gouvernement impérial et celui du Canada; je sais aussi que, si désirable que soit cette exploration, l'opinion générale dans la province est que, pour justifier les dépenses qu'elle entraînera, il est indispensable de régler, par une convention préliminaire la marche qu'on devra suivre si l'exploration démontre que l'exécution du projet est possible.

(Signé)

ARTHUR H. GORDON.

A Son Excellence  
Le Vicomte MONCK.

HOTEL DU GOUVERNEMENT,  
Québec, 31 octobre 1863.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, pour l'information de Votre Excellence du 20 octobre 1863. lence, copie d'une dépêche envoyée par moi au Lieutenant-Gouverneur du Nouveau-Brunswick.

Comme je sais que Votre Excellence est déjà en possession de la dépêche à laquelle la lettre ci-incluse est une réponse, il ne m'est pas besoin de vous en envoyer une nouvelle copie.

J'ai l'honneur, etc.,

(Signé)

MONCK.

A Son Excellence  
Major-Général DOYLE, Nouvelle-Ecosse.

HOTEL DU GOUVERNEMENT,  
Québec, 31 octobre 1863.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de la dépêche de Votre Excellence du 20 octobre, contenant copie d'une dépêche adressée par vous au Lieutenant-Gouverneur du Nouveau-Brunswick, au sujet de l'exploration projetée du chemin de fer intercolonial.

Je ne manquerai pas de porter de suite à la connaissance du Conseil Exécutif de cette province, le contenu de votre dépêche, et je suis bien aise de voir que les ministres de la Nouvelle-Ecosse soient d'avis qu'il convient d'exécuter l'exploration sous le plus court délai possible.

J'ai, etc.,

(Signé)

MONCK.

A Son Excellence  
Major-Général DOYLE, Nouvelle-Ecosse.

BUREAU DU SECRÉTAIRE DU GOUVERNEUR,  
Québec, 2 novembre 1863.

MONSIEUR,—Je suis chargé, par le Gouverneur-Général, de vous informer que Son Excellence a reçu instruction du secrétaire d'Etat, de vous désigner, en votre qualité d'ingénieur, pour représenter le gouvernement impérial dans l'exploration de la ligne du chemin de fer intercolonial.

J'ai, etc.,

(Signé)

FRANCIS RETALLACK,  
Secrétaire Militaire,

En l'absence du secrétaire du gouvernement.

SANDFORD FLEMING, Ecuier,  
Toronto.

HOTEL DU GOUVERNEMENT,  
Québec, 2 novembre 1863.

MILORD DUC,—J'ai l'honneur d'accuser réception d'une dépêche (No. 107) du 17 octobre, signée par Sir Francis Rogers, par ordre de Votre Grâce, au sujet de la nomination de M. Sandford Fleming comme l'ingénieur du gouvernement impérial dans l'exploration projetée d'une ligne de chemin de fer intercolonial, et je dois informer Votre Grâce que cette nomination a été faite en conformité de vos instructions.

Je prendrai la liberté d'ajouter ici que je n'ai pas encore été informé officiellement par les gouvernements du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse qu'ils nommaient M. Fleming pour les représenter dans l'exploration projetée.

J'ai, etc.,

(Signé),

MONCK.

A Sa Grâce le Duc de NEWCASTLE, etc., etc., etc.

HOTEL DU GOUVERNEMENT,  
Québec, 2 novembre 1863.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous envoyer sous ce pli, pour votre information, une copie d'une dépêche dans laquelle le Duc de Newcastle charge M. Sandford Fleming de représenter le gouvernement impérial dans l'exploration projetée de la ligne du chemin de fer intercolonial.

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

MONCK.

A Son Excellence le Major-Général DOYLE,  
Nouvelle-Ecosse.

A Son Excellence l'Hon. A. H. GORDON,  
Nouveau-Brunswick.

(No. 110.)

HOTEL DU GOUVERNEMENT,  
Québec, 7 novembre 1863.

MILORD DUC,—J'ai l'honneur d'accuser réception de la dépêche de Votre Grâce, No. 108, en date du 20 octobre, au sujet de la dernière minute du Conseil Exécutif de cette province que j'ai transmise à Votre Grâce au sujet de l'exploration projetée de la ligne d'un chemin de fer intercolonial.

En réponse, je dois informer Votre Grâce que le gouvernement canadien considère que le désaccord survenu entre le gouvernement impérial et les délégués du Canada, au sujet des conditions auxquelles le gouvernement impérial consentait à garantir l'intérêt de l'emprunt nécessaire à la construction de la ligne, a rendu impossible toute autre négociation sur les bases de la convention de 1862,—et que, en conséquence, ni le gouvernement impérial, ni celui du Canada ne doivent être liés par aucune des stipulations agréées en cette circonstance.

Le gouvernement canadien, toutefois, reste pénétré de l'importance de l'entreprise projetée et n'en désire pas moins prendre tous les moyens qui peuvent conduire à son exécution.

Ce gouvernement est fortement convaincu qu'afin de rendre le projet acceptable au public canadien et lui assurer, dans la législature, le support sans lequel il serait inutile de pousser plus loin les négociations préliminaires sur le sujet, il est indispensable de faire exécuter une exploration du chemin qui serve de base sûre aux calculs des sommes probables qu'il coûtera.

Si le résultat de l'exploration est satisfaisant, le gouvernement canadien verra à s'assurer, après un certain temps, la coopération et l'assistance du gouvernement impérial pour l'exécution de l'entreprise, et c'est dans le but de donner lieu aux ministres de Sa Majesté d'être officiellement satisfaits des personnes chargées de faire l'exploration projetée, et de la confiance qu'on devra accorder à leur rapport, que j'ai, sur la demande du Conseil Exécutif, prié Votre Grâce de charger de la part du gouvernement impérial quelqu'un pour se joindre

aux personnes désignées pour faire l'exploration par les provinces intéressées dans l'entreprise.

Moi et mon Conseil Exécutif sommes heureux de voir Votre Grâce disposée à se joindre à nous dans l'exploration projetée et exprimer son approbation du choix que nous avons fait de M. S. Fleming, ingénieur, pour représenter le Canada en cette circonstance.

J'ai, etc.,

(Signé,)

MONCK.

A Sa Grâce le Duc de NEWCASTLE.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,  
Québec, 7 novembre 1863.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de transmettre sous ce pli, pour l'information de Votre Excellence, copies des lettres et autres documents échangés entre moi et le lieutenant-gouverneur du Nouveau-Brunswick relative-ment au chemin de fer intercolonial, antérieurement à ma dépêche du 17 octobre sur le même sujet, dont une copie a été communi-quée à Votre Excellence le 31 du mois dernier.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

De Votre Excellence

Le très-obéissant serviteur,

MONCK.

A. S. E. le Major-Général DOYLE, etc.,  
Halifax, Nouvelle-Ecosse.

HALIFAX, Nouvelle-Ecosse,  
11 novembre 1863.

MILORD,—J'ai l'honneur d'accuser réception de trois dépêches de Votre Seigneurie, datées du 31 octobre et du 2 novembre, et contenant copie d'une correspondance relative au chemin de fer intercolonial projeté.

J'ai, etc.,

(Signé,)

HASTINGS DOYLE.

A Son Excellence  
Le Vicomte MONCK, etc., etc., etc.

(No. 112.)

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,  
Québec, 14 novembre 1863.

Lord Monck au Duc  
de Newcastle.

No. 93, 1er oct. 1863.

Hon. A. H. Gordon,  
7 octobre 1863.

Hon. A. H. Gordon,  
8 octobre 1863.

Lord Monck,  
17 octobre 1863.

Hon. A. H. Gordon,  
27 octobre 1863.

Lord Monck,  
14 novembre 1863.

MILORD DUC,—J'ai eu l'honneur, le 1er octobre dernier, dans ma dépêche No. 93, de vous transmettre copie d'une dépêche du lieutenant-gouverneur du Nouveau-Brunswick au sujet de l'exploration projetée de la ligne du chemin de fer intercolonial, ainsi que copie d'un rapport du conseil exécutif du Canada, en réponse à cette dépêche en date du 29 septembre 1863.

J'ai l'honneur de vous transmettre aujourd'hui, pour l'information de Votre Grâce, copie d'une correspondance ultérieure sur le même sujet et qui s'est échangée entre M. Gordon et moi depuis cette date.

J'ai, etc.,

(Signé,)

MONCK.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,  
Québec, 14 novembre 1863.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de la dépêche de Votre Excellence, du 29 octobre, au sujet des négociations ayant trait à la construction du chemin de fer intercolonial.

J'ai l'honneur de vous répondre que je serai heureux de recevoir de votre part, et de mettre sous les yeux du Conseil Exécutif de cette province, toute proposition que vos conseillers pourront faire au sujet de l'exploration projetée de la ligne.

J'ai, etc.,

(Signé),

MONCK.

A Son Excellence

A. H. GORDON, etc., etc., etc.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,

Québec, 14 novembre 1863.

MONSIEUR,—J'ai eu l'honneur, le 7 du courant, de transmettre à Votre Excellence copie d'une correspondance échangée entre le lieutenant-gouverneur du Nouveau-Brunswick et moi, au sujet des négociations qui ont eu lieu au sujet de la construction du chemin de fer intercolonial.

Je prends aujourd'hui la liberté de vous inclure, pour l'information de Votre Excellence, une nouvelle communication sur le même sujet, de l'honorable A. H. Gordon, ainsi que copie de ma réponse.

J'ai, etc.,

(Signé),

MONCK.

A S. E. le Major-Général DOYLE,  
Halifax, Nouvelle-Ecosse.

HALIFAX, N.-E.

31 novembre 1863.

MILORD,—J'ai l'honneur d'accuser, avec remerciements, réception de copie des nouvelles lettres et de leur contenu, qui ont été échangées entre le lieutenant-gouverneur du Nouveau-Brunswick et Votre Seigneurie, au sujet du chemin de fer intercolonial.

18 septembre 1863.  
29 septembre 1863.  
8 octobre 1863.

J'ai, etc.,

(Signé),

HASTINGS DOYLE.

A Son Excellence

Le Vicomte MONCK, etc., etc., etc.

TORONTO, 21 novembre 1863.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 2 courant, m'apprenant que Son Excellence a reçu instruction du Secrétaire d'Etat des colonies de me nommer en ma qualité d'ingénieur pour représenter le gouvernement impérial dans l'exploration de la ligne du chemin de fer intercolonial.

C'est un grand honneur pour moi d'accepter cette importante charge,—et je prends la liberté de vous dire que je me tiendrai prêt à suivre les instructions que Son Excellence voudra bien me communiquer.

J'ai etc.,

(Signé),

SANDFORD FLEMING.

Au capitaine RETALLACK, etc., etc., etc.

Pour le secrétaire du gouvernement, Canada.

HALIFAX, N.-E., 25 novembre 1863.

MILORD,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre Excellence, avec remerciements, de copie de la nouvelle correspondance échangée entre Votre Excellence et l'honorable A. H. Gordon, au sujet des négociations relatives au chemin de fer intercolonial.

L'hon. A. H. Gordon à Lord Monck, 27 oct. 1863.  
Lord Monck à l'hon. A. H. Gordon, 14 nov. 1863.

J'ai, etc.,

(Signé),

HASTINGS DOYLE.

A Son Excellence

Le Vicomte Monck, etc., etc., etc.

(Canada—No. 134.)

DOWNING STREET,  
20 décembre 1863.

MILORD,—J'ai reçu la dépêche de Votre Seigneurie, No. 112, du 14 novembre, accompagnée des copies de diverses communications faisant suite à la correspondance échangée entre le lieutenant-gouverneur du Nouveau-Brunswick et vous, pour savoir si la convention relative au chemin de fer intercolonial, qui a eu lieu à Québec, en septembre 1862, entre des délégués des diverses provinces, doit être considérée comme existant encore.

Cette question regarde exclusivement les provinces.

Le gouvernement canadien me paraissant en être arrivé à la conclusion que le Canada n'est pas lié par cette convention, et qu'il peut très bien s'en départir, je m'abstiendrai de faire connaître mon opinion sur un sujet qui ne tombe nullement dans la sphère de mes attributions.

Je n'ai fait connaître ma bonne volonté à concourir dans le choix de M. Fleming pour faire une exploration préliminaire, que parce que j'étais sous l'impression que les divers gouvernements provinciaux s'étaient préalablement entendus sur ce choix. Il paraît que j'ai été induit en erreur, et c'est pourquoi cette nomination doit être regardée jusqu'à présent comme nulle. J'ajouterai que si la correspondance qui s'échange actuellement sur ce sujet entre les divers gouvernements provinciaux aboutit à la conclusion de faire une exploration, je serai heureux de faire mon possible pour faciliter toute mesure sur laquelle ils pourront s'entendre comme devant amener un règlement satisfaisant de la question de construction du chemin de fer.

J'ai, etc.,

(Signé)

NEWCASTLE.

Au Vicomte MONCK,

Etc., etc., Québec.

QUÉBEC, 21 décembre 1863.

MONSIEUR,—Au sujet de votre dépêche du 8 octobre dernier, j'ai l'honneur de vous 18 décembre 1863. transmettre sous ce pli copie d'une minute du Conseil Exécutif sur le chemin de fer intercolonial, approuvée par moi.

J'ai l'honneur, etc.,

(Signé)

MONCK.

A Son Excellence

L'hon. A. H. GORDON, Nouveau-Brunswick.

COPIE d'un rapport de Comité de l'Honorable Conseil Exécutif, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général, le 18 décembre 1863.

Le comité du Conseil Exécutif ayant pris en considération un mémoire du Conseil Exécutif du Nouveau-Brunswick au sujet du chemin de fer intercolonial, transmis par Son Excellence le lieutenant-gouverneur de cette province, à la date du 8 octobre dernier, a l'honneur de soumettre à l'approbation de Votre Excellence la réponse suivante à ce document :—

Le comité ne peut s'empêcher d'exprimer son regret que le gouvernement du Nouveau-Brunswick continue d'attacher une importance exagérée (dans l'opinion du comité) aux détails de l'arrangement provisoire conclu à Québec en septembre 1862.

Le comité a déjà fait rapport à Votre Excellence que la convention, suivant lui, est expirée de fait, non par suite de l'inaction du Canada, mais comme résultat des conditions exigées par le gouvernement impérial et de l'insuccès subséquent des négociations de Londres. S'en tenir avec autant de persistance à la convention de 1862, dans son intégrité, et vouloir en faire la base absolue des négociations à venir, ne peut aboutir qu'à retarder le projet d'une manière indéfinie. D'un autre côté, le comité désire ardemment voir l'exploration entreprise au plus tôt afin d'avoir les renseignements dont les discussions de Londres ont prouvé la nécessité comme préliminaires essentiels de toute négociation ultérieure.



Il est satisfaisant d'apprendre que les mesures adoptées au sujet de cette exploration ont reçu l'assentiment du gouvernement impérial, et le comité espère que le gouvernement du Nouveau-Brunswick fera taire ses objections et nous aidera à préparer à la question du chemin de fer intercolonial une solution plus satisfaisante.

Le désir du gouvernement du Nouveau-Brunswick de négocier avec le Canada, quoique lié irrévocablement aux détails des arrangements préliminaires des représentants des trois gouvernements en 1862, paraît d'autant plus surprenant au comité que celui-ci se rappelle que le gouvernement impérial—quatrième partie au traité—refusa son consentement, à moins que de nouvelles conditions d'une nature très-importante ne fussent acceptées, et que le Canada ne s'engageât à abandonner les considérations qui avaient le plus influencé le gouvernement.

Le comité n'a pas besoin de parler ici du caractère de ces considérations.

Il suffit de dire qu'elles ont paru assez graves au gouvernement d'alors pour l'engager à souscrire au plan adopté par la convention, et qu'elles ont été rejetées par le gouvernement impérial comme inadmissibles.

Le comité fait encore l'observation qu'il est aussi désirable qu'inouï de regarder comme fixées et arrêtées les stipulations d'une convention qui, de sa nature même, reste sans force tant qu'elle n'est pas acceptée par les quatre gouvernements séparés (et à laquelle un de ceux-ci refusa tout d'abord d'esquiescer), et qui doit en outre être confirmée par quatre législatures distinctes (confirmation qui devint impossible du moment que les arrangements préliminaires entre les quatre gouvernements eurent échoués).

Le comité n'oublie pas que dès les premières phases de la question, le Nouveau-Brunswick participa lui-même à un acte en tout semblable à celui dont il se plaint aujourd'hui. La convention de 1862 n'était pas la première qui avait lieu sur ce sujet, et ce n'est pas la première fois non plus que l'on change la base des négociations.

L'un des arrangements préliminaires que l'on veut faire adopter par le Canada comme invariable, correspond à une des conditions de l'arrangement de 1861, dont il ne fut plus question lors de l'insuccès des négociations en Angleterre, et cela sans réclamation ni objection de la part du Nouveau-Brunswick.

Le comité représente que le Canada peut faire aujourd'hui, sans s'exposer au reproche de manquer de bonne foi, ce que le Nouveau-Brunswick et les autres parties firent en de semblables circonstances, sans que personne ne s'en soit plaint.

Si le désir exprimé par le gouvernement impérial au sujet d'une exploration préliminaire de la route centrale avait été déraisonnable, le comité aurait pu hésiter avant d'y consentir ; mais il ne peut qu'admettre la justesse de la demande du gouvernement impérial, qui voulait posséder des données certaines sur le coût de l'entreprise avant que de s'engager à prêter sa garantie.

Le comité n'a pas besoin de rappeler à Votre Excellence que cette exploration a toujours été regardée en Canada comme un des éléments importants des négociations en Angleterre, et comme une mesure préliminaire indispensable à la discussion du projet dans la législature canadienne.

Le gouvernement de cette province n'a pas insisté sur la nécessité d'une exploration préalable dans le cours de la conférence de Québec en 1862, pour des raisons que le gouvernement du Nouveau-Brunswick ne devrait pas ignorer. De fait, l'exploration fut remise aux sollicitations pressantes des délégués de cette province, afin d'écartier les difficultés dont ils étaient menacés dans leur propre législature.

C'est donc au Nouveau-Brunswick qu'est dû en grande partie l'insuccès des négociations en Angleterre, parce que l'une des conditions exigées par le gouvernement impérial fut omise de la base de la convention de Québec pour satisfaire aux demandes de cette province.

Le comité est d'opinion que l'attitude présente du gouvernement du Canada ne peut porter en aucune façon préjudice aux intérêts d'aucune des parties concernées dans la convention provisoire de 1862.

Dans son mémoire de février dernier, le gouvernement canadien voulait tout simplement placer cette convention dans son vrai jour, c'est-à-dire comme un arrangement préliminaire qui avait cessé d'exister, non par suite de la volonté du Canada, mais parce que les conditions finales posées à une phase plus avancée des négociations ne furent pas acceptées de toutes les parties contractantes ;—et le comité peut rappeler à Votre Excellence que

quelques personnes qui n'étaient pas hostiles au projet du chemin de fer intercolonial, mais qui s'y étaient opposées tel que proposé dans les termes de la convention de 1862, n'ont fait partie de l'administration en mai dernier qu'à condition que cette convention fût regardée comme expirée en fait.

Cependant il est devenu nécessaire de reprendre de nouveau toute la question en considération, tant pour se rendre aux vœux du Canada qu'aux désirs prudents du gouvernement impérial.

Le premier pas à faire dans cette nouvelle voie est une exploration préliminaire. Le résultat de cette exploration devra, de toute nécessité, avoir une très-grande influence sur la détermination à prendre, et sur les vues de toutes les parties intéressées, attendu que chacune pourra les modifier ou les baser sur les renseignements ainsi obtenus.

Le gouvernement du Canada se réserve le droit de peser, d'examiner et d'étudier les propositions qu'il pourra recevoir ensuite, en les dégageant des conditions ou stipulations auxquelles les événements ont mis fin.

Le comité renouvelle, en terminant, l'espoir que le gouvernement du Nouveau-Brunswick, après un nouvel examen de toute la question, consentira à coopérer avec le Canada, la Nouvelle-Ecosse et le gouvernement impérial pour l'entreprise de l'exploration préliminaire qui doit évidemment précéder toute autre négociation, et à différer des discussions qui appartiennent à une phase plus avancée de la question.

(Pour copie conforme.)

(Signé,)

WM. H. LEE,

G. C. E.

(No. 117.)

HOTEL DU GOUVERNEMENT,  
Québec, 21 décembre 1863.

MILORD DUC,—J'ai l'honneur d'inclure, pour l'information de Votre Grâce, copie d'un 18 décembre 1863. rapport du comité du conseil exécutif approuvé par moi le 18 courant, au sujet du chemin de fer intercolonial.

J'ai transmis des copies de ce rapport aux lieutenants-gouverneurs de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick.

J'ai, etc.,

(Signé,)

MONCK.

A Sa Grâce

Le Duc de Newcastle, etc., etc., etc.

HOTEL DU GOUVERNEMENT,  
Québec, 21 décembre 1863.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur, au sujet de votre correspondance antérieure, de vous 18 décembre 1863. transmettre ci-inclus copie d'un rapport du comité du conseil exécutif, approuvé par moi le 18 courant, au sujet du chemin de fer intercolonial.

J'ai, etc.,

(Signé,)

MONCK.

A Son Excellence l'Administrateur du Gouvernement  
de la Nouvelle-Ecosse, etc., etc.

HOTEL DU GOUVERNEMENT,  
Halifax, N. E., 28 décembre 1863.

MILORD,—J'ai l'honneur d'accuser réception d'une dépêche de Votre Seigneurie du 21 décembre 1863, contenant copie d'un rapport du comité du conseil exécutif du Canada du 18 décembre 1863, au sujet du chemin de fer intercolonial.

J'ai, etc.,

(Signé,)

HASTINGS DOYLE.

A Son Excellence

Le Vicomte Monck, etc., etc.

BUREAU DU SECRÉTAIRE DU GOUVERNEUR,  
Québec, 12 janvier 1864.

MONSIEUR,—Au sujet de ma lettre du 2 novembre dernier, j'ai l'honneur de vous inclure, par ordre de Son Excellence le gouverneur-général, l'extrait d'une dépêche de Sa Grâce le Duc de Newcastle à Son Excellence, en date du 20 décembre 1863.

J'ai, etc.,  
(Signé)

FRANCIS RETALLACK,  
Secrétaire par intérim.

Sandford Fleming, écuyer,  
Etc., etc., etc., Toronto

(No. 9.)

DOWNING STREET,  
18 janvier 1864.

MILORD,—J'ai l'honneur d'accuser réception de la dépêche de Votre Seigneurie du 21 décembre, contenant copie d'un rapport de comité du conseil exécutif du Canada au sujet du chemin de fer intercolonial.

Après ma dernière dépêche de date toute récente à ce sujet, No. 134, du 20 décembre, je n'ai rien de plus à ajouter pour le moment.

J'ai, etc.,

(Signé) NEWCASTLE.

Au Vicomte Monck,  
Etc., etc., etc.

TORONTO, 18 janvier 1864.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 12 courant, me transmettant, par ordre de Son Excellence le gouverneur-général, l'extrait d'une dépêche de Sa Grâce le Duc de Newcastle, en date du 20 décembre 1863, au sujet du chemin de fer intercolonial projeté.

J'ai etc.,

(Signé) SANDFORD FLEMING.

Au capitaine RETALLACK, etc., etc., etc.  
Secrétaire civil par intérim,  
à Québec.

HOTEL DU GOUVERNEMENT,  
Québec, 20 février 1864.

MONSIEUR,—Au sujet de la correspondance échangée entre le gouvernement du Canada et celui du Nouveau-Brunswick relativement à l'exécution d'une exploration de la route du chemin de fer intercolonial projeté, j'ai l'honneur d'informer Votre Excellence que, dans le but d'éviter tout délai ultérieur, le gouvernement du Canada a décidé d'entreprendre l'exploration à ses propres frais et dépens.

Dans le cas où l'exploration prouverait l'utilité de l'entreprise projetée, ce sera aux gouvernements du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse de voir s'il ne conviendrait pas de rembourser au Canada leurs parts de frais de cette exploration.

M. Sandford Fleming, l'ingénieur chargé de conduire cette exploration, partira pour commencer ses travaux aussitôt que ses préparatifs seront terminés, et je vous prierai de donner vos ordres pour qu'il reçoive tout le secours qu'il sera au pouvoir de votre gouvernement de lui donner dans l'accomplissement de sa mission.

J'ai, etc.,

(Signé)

MONCK.

A Son Excellence  
l'hon. A. H. GORDON, etc., etc., etc.  
Nouveau-Brunswick.

A Son Excellence  
le Major-Général DOYLE, etc., etc., etc.  
Halifax, Nouvelle-Ecosse.

FRÉDÉRICTON, 26 février 1864.

MILORD, — J'ai l'honneur de transmettre à Votre Excellence la copie ci-jointe d'un rapport de mon Conseil Exécutif, en réponse à celui du Conseil Exécutif du Canada, transmis dans la dépêche de Votre Excellence du 21 décembre 1863.

Comme il ne paraît y avoir, malgré la différence d'opinion qui existe entre les gouvernements quant à la nature des engagements réciproquement pris en 1862, qu'un même désir de la part de tous deux de faciliter d'une manière pratique l'accomplissement de l'entreprise projetée, j'espère que cette controverse sera abandonnée, au moins pour le moment.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

ARTHUR H. GORDON.

S. E. le Vicomte MONCK, etc., etc., etc.

*A Son Excellence le Très-Honorable Arthur Hamilton Gordon, C. M. G., etc., etc., etc.*

Le comité du Conseil ayant pris en considération le rapport d'un comité du Conseil Exécutif du Canada, approuvé par Son Excellence le gouverneur-général le 18 de décembre dernier, a l'honneur de soumettre la réponse suivante à ce document :

Le comité ne peut faire autrement que d'exprimer son regret que le gouvernement canadien n'ait pas reconnu la force et la justesse des arguments contenus dans son mémoire du 7 octobre dernier. Le trouble que se donne le gouvernement du Canada pour rejeter sur le gouvernement de cette province la responsabilité du retard apporté au progrès du chemin de fer projeté, constitue, aux yeux du comité, une preuve qu'il existe en Canada un désir croissant de voir se terminer promptement une entreprise qui est de nature à perpétuer les liens qui nous rattachent à l'Angleterre, et à établir de plus intimes relations commerciales, sociales et politiques entre les habitants de l'Amérique Britannique du Nord.

Il y a plusieurs points dans le rapport en question qui exigent quelques remarques de la part du comité, et il désire en premier lieu s'occuper de cette partie dans laquelle on accuse le gouvernement du Nouveau-Brunswick d'avoir participé à un acte semblable à celui dont il se plaint maintenant. Le comité suppose que le gouvernement du Canada veut parler des résultats de la négociation qui eut lieu entre le gouvernement impérial et les délégués du Canada, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick en 1861.

Nous n'avons qu'à renvoyer Votre Excellence aux détails qui se rattachent aux deux négociations, pour faire voir que l'assertion faite par le gouvernement du Canada n'est pas fondée en fait. Lors de la conférence tenue à Québec en 1861, les représentants des trois gouvernements convinrent unanimement de renouveler la demande faite au gouvernement impérial en 1858. La proposition faite à cette époque était que la moitié de la subvention nécessaire (£60,000 sterling par année) fût payée par les trois provinces, et l'autre moitié par le gouvernement impérial, et qu'en considération de cette aide les malles, les troupes et les munitions de guerre seraient transportées sur le chemin de fer projeté gratuitement pour le gouvernement impérial. Cette proposition fut présentée par les délégués des trois provinces, à Sa Grâce le Duc de Newcastle et autres membres du cabinet, en novembre et décembre 1861.

Le 12 avril 1862, le Secrétaire d'Etat pour les Colonies transmit une dépêche au gouverneur-général du Canada, et aux lieutenants-gouverneurs de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, les informant qu'après avoir donné à ce sujet toute la considération qu'il méritait, le gouvernement de Sa Majesté ne s'était pas cru autorisé à donner sa sanction à une aide de cette nature; mais qu'il consentait à offrir aux gouvernements des provinces la garantie impériale de l'intérêt, pour leur permettre de réaliser, au moyen d'un emprunt public, s'ils le désiraient, à un taux modéré, les fonds nécessaires pour la construction du chemin de fer. Le 25 août 1862, le gouverneur-général invita les gouvernements de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick à envoyer des délégués à Québec, afin de s'entendre avec le gouvernement du Canada sur la proposition faite par le gouvernement impérial, et sur les conditions auxquelles elle pourrait être acceptée.

Il était évident pour toutes les parties intéressées que la négociation fondée sur la base proposée l'année précédente devait nécessairement être abandonnée à cause du refus du gouvernement impérial d'accepter les conditions offertes par les provinces de l'Amérique

Britannique du Nord. Cette proposition avait été faite par les trois provinces agissant strictement de concert, et son rejet fut annoncé simultanément à chacune d'elles par le gouvernement impérial. Il y avait parfaite unité d'action dans tous leurs actes de la part des provinces, et le comité ne peut découvrir la moindre divergence dans leur ligne de conduite, ou qu'aucune d'entre elles se soit déliée d'engagements qu'elles avaient mutuellement contractés ensemble.

Une nouvelle proposition ayant été faite par le gouvernement impérial, deux graves questions se présentaient. La première était de savoir si cette proposition était telle qu'elle dût être acceptée par les trois provinces. Cette question étant décidée dans l'affirmative, il s'en présentait une nouvelle à leur considération : celle de savoir quelle part des dépenses devait retomber sur chacune des provinces par l'acceptation de la proposition impériale, qui rejetait tout le coût de l'entreprise sur les colonies elles-mêmes. Le gouvernement du Canada ne devrait certainement pas formuler maintenant d'objections aux arrangements faits, puisque les proportions convenus étaient celles proposées par le gouvernement canadien lui-même et non pas par les représentants des provinces d'en-bas.

Il n'est pas nécessaire d'entrer dans les détails de cet arrangement ; ils sont écrits, et le gouvernement du Canada les connaît parfaitement. Contrastez ces procédés avec ceux d'une date ultérieure, et constatons quelle ressemblance existe entre les deux. Des délégués se rendirent en Angleterre en novembre 1862, pour s'entendre avec le gouvernement impérial sur les termes et conditions auxquels l'emprunt proposé pour la construction du chemin de fer intercolonial devait être accordé aux trois provinces. Les délégués avaient eu plusieurs entrevues avec Sa Grâce le Duc de Newcastle, le chancelier de l'échiquier, les sous-secrétaires du bureau colonial et de la trésorerie, relativement au but de leur mission. A la fin de ces conférences, les deux départements en question rédigèrent une proposition embrassant en substance ce que l'on croyait avoir été convenu par tous les délégués. MM. Howe et Tilley acceptèrent cette proposition au nom des gouvernements qu'ils représentaient, en exprimant l'espoir, cependant, que sur plus ample considération, le gouvernement impérial serait induit à ne pas insister sur la création d'un fonds d'amortissement. Les délégués canadiens étaient alors à Paris. Lors de leur retour en Angleterre, et juste au moment de leur départ pour le Canada, ils envoyèrent à Sa Grâce le Duc de Newcastle un mémoire contenant plusieurs objections aux conditions de sa proposition.

En terminant le document en question, les délégués offrent une contre-proposition à la considération du gouvernement de Sa Majesté. L'emprunt qu'ils demandent est de £3,000,000 sterling ; ils proposent de le rembourser en 10, 20, 30 et 40 ans ; que les bons porteront intérêt au taux de  $3\frac{1}{2}$  pour cent ; que la proportion de la responsabilité sera de £1,250,000, ou  $5\frac{1}{2}$  pour le Canada, et de £875,000, ou  $3\frac{1}{2}$  pour chacune des provinces de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, acceptant en substance la proposition faite par le gouvernement impérial dans presque tous ses détails, moins le fonds d'amortissement.

Après le retour des délégués, et en attendant la décision du gouvernement impérial sur leur proposition, le gouvernement du Canada, ayant reçu l'assurance que les gouvernements de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick présenteraient à leurs législatures les mesures nécessaires pour autoriser l'emprunt conformément à la proposition du gouvernement impérial, plaça dans le budget soumis au parlement canadien la somme de \$10,000 pour défrayer l'exploration préliminaire. Cela était fait afin d'éviter tout délai inutile dans le commencement de cette importante entreprise. Le gouvernement canadien fut promptement informé de l'action des législatures de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, et copie des bills passés par les deux législatures fut transmise par les lieutenants gouverneurs de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick au gouverneur-général du Canada.

L'ayant tout ce temps, le gouvernement canadien ne donna aucun avis aux gouvernements de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick qu'il considérait que les négociations et les propositions sur lesquelles ces bills étaient basés, étaient terminées, ou l'avaient été (comme on le prétend maintenant) lors du retour des délégués en Canada. Après la perfection de la législation sur ce sujet à la Nouvelle-Ecosse et au Nouveau-Brunswick, le gouvernement du Canada, à la date du 6 juillet dernier, informa les gouvernements des provinces d'en-bas qu'il était prêt à nommer un ingénieur et à commencer l'exploration

du chemin de fer projeté, et qu'il avait l'intention de placer sur le budget qui devait être voté à la session alors prochaine de la législature, une somme égale à celle demandée au parlement précédent, c'est-à-dire \$10,000, pour défrayer la part du coût de l'exploration afférente au Canada.

En réponse à cette dépêche du gouvernement canadien, Votre Excellence informa le gouverneur-général que le gouvernement du Nouveau-Brunswick désirait tellement ne voir apporcer aucun retard inutile dans l'exécution de cette importante entreprise, qu'il avait, malgré les dispositions de l'acte passé par la législature du Nouveau-Brunswick, conseillé que l'exploration fût faite tel que proposé par le gouvernement canadien. Votre Excellence informa en même temps le gouverneur-général que tant de difficultés entouraient toute déviation de l'arrangement conclu entre le Canada, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse à ce sujet, lequel arrangement, étant annexé à l'acte passé par la législature de cette province durant sa dernière session, se trouvait alors avoir ici force de loi, que vous aviez cru expédient d'envoyer un membre de votre gouvernement à Québec, afin de régler plus complètement les détails de l'exploration projetée. Lorsqu'il fut arrivé à Québec, le gouvernement du Canada, par le canal du procureur-général Macdonald, dit à ce délégué qu'il était prêt à se charger des cinq-douzièmes des frais de l'exploration projetée. MM. Dorion et Holton dirent en même temps que tout en ne voulant pas être considérés comme s'obligeant à charger le Canada des cinq-douzièmes du coût du chemin, la proportion à laquelle ils consentiraient dépendrait des informations fournies par l'exploration. Le délégué répondit que d'après la dépêche du gouverneur du Nouveau-Brunswick qui venait d'être lue, il était parfaitement autorisé à entrer en arrangements, pendant qu'il était à Québec, pour faire faire l'exploration, mais que d'après ce qui avait été dit dans le parlement canadien quelques jours auparavant, ainsi que d'après certaines observations faites par des membres du gouvernement canadien, il se refusait à adopter aucune démarche qui pût commettre le gouvernement du Nouveau-Brunswick jusqu'à ce qu'il eût pu en référer à Son Excellence le lieutenant-gouverneur et à ses collègues dans le gouvernement, mais qu'il le ferait sous le plus court délai possible, et qu'il transmettrait une réponse par télégraphe, si la chose était possible, le mercredi suivant.

Le délégué du gouvernement du Nouveau-Brunswick, comptant sur la bonne foi du gouvernement canadien, crut que ce langage devait être interprété comme voulant dire que si, lorsque l'exploration serait terminée, l'on voyait que le chemin pouvait être construit pour £3,000,000 ou £3,500,000 sterling, tel qu'on l'évaluait d'abord, le gouvernement canadien adhérerait à sa propre proposition de se charger des cinq-douzièmes de la dépense. Il recommanda en conséquence à ses collègues de consentir à la nomination d'un ingénieur et de faire commencer l'exploration.

Le comité conseilla Votre Excellence à cet effet, en accompagnant sa recommandation de l'expression de l'espoir que si, lorsque l'exploration serait terminée, l'on voyait que l'exécution de l'entreprise était possible, l'on ne proposerait plus de s'écarter des termes de la convention de 1862.

Ainsi les choses paraissaient marcher d'une manière satisfaisante, jusqu'à la réception de la dépêche du gouverneur-général en réponse à celle de Votre Excellence du 18 septembre, dans laquelle le gouvernement canadien dit explicitement que la seule condition à laquelle il fera faire l'exploration, est l'entendement formel que les arrangements ultérieurs pour la construction du chemin de fer projeté doivent reposer sur de nouvelles bases.

Le comité ne peut donc s'empêcher de croire que le gouvernement du Canada, et lui seul, est responsable du retard apporté jusqu'à présent dans l'accomplissement de cette importante entreprise intercoloniale. Nous savons que le gouvernement canadien prétend que sa minute du Conseil du 25 février avait pour but de nous donner avis de son abandon de la base sur laquelle les négociations avaient reposé jusqu'alors, et qu'il dit qu'il espérait que ce rapport suffirait pour prévenir tout malentendu sur ce point. Le comité a plus d'une fois examiné ce document avec le plus grand soin, mais il n'a pu y découvrir la moindre phrase qui, dans son opinion, pût être interprétée comme étant un avis donné soit au gouvernement impérial, soit aux gouvernements du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, que la convention de 1862 était abandonnée, et Votre Excellence a déjà attiré l'attention du gouverneur-général sur le fait que la minute du Conseil du 25 février dernier n'a jamais été officiellement communiquée à ce gouvernement; et il semble au comité que cela aurait certainement été fait si le gouvernement canadien l'eût alors

regardée comme une notification de l'abandon d'un arrangement antérieurement conclu entre les gouvernements des trois provinces. Il est évident, d'après les termes de la dépêche du Duc de Newcastle au gouverneur-général du Canada, à la date du 20 octobre 1863, que le gouvernement impérial, auquel elle avait été communiquée, ne la regardait pas comme telle, car Sa Grâce dit qu'elle éprouve quelque difficulté à concilier l'avis de l'abandon de la convention de Québec contenu dans le rapport du comité du Conseil Exécutif du Canada du mois de septembre, avec la demande faite quelque temps auparavant de nommer un ingénieur pour prendre part à l'exploration projetée au nom du gouvernement impérial.

Le comité, se rappelant la proposition faite au gouvernement impérial par les délégués canadiens lors de leur départ d'Angleterre le 23 décembre 1862, dans laquelle ils exposent les termes et conditions auxquels ils étaient prêts à accepter l'emprunt proposé, et lisant le rapport de comité du Conseil Exécutif du Canada, du 25 février 1863, qui s'y rapporte, ne peut regarder le langage employé dans ce document que comme s'adressant au gouvernement impérial, dans le but de l'amener à accorder l'emprunt désiré aux conditions proposées par les délégués en partant de Londres. A l'appui de cette conclusion, nous renvoyons Votre Excellence au dernier paragraphe de ce rapport, qui est comme suit :

“ Les conseillers de Votre Excellence n'ont aucun doute que le gouvernement et le parlement de la Grande-Bretagne accorderont la garantie de l'intérêt aux conditions les plus libérales, vu l'importance de cette grande entreprise comme mesure stratégique et comme moyen de développer et d'assurer l'influence politique et commerciale de l'Angleterre sur l'immense territoire compris entre l'Atlantique et le Pacifique.”

Il paraît donc que la proposition faite au gouvernement impérial en 1861 avait été péremptoirement refusée; mais il était fait une contre-proposition pour la considération de laquelle le gouverneur-général du Canada invitait des représentants des trois provinces à se réunir à Québec. Tous les délégués des gouvernements s'entendirent pour abandonner la proposition primitive; mais dans les délibérations ultérieures, les conditions auxquelles l'emprunt était proposé par le gouvernement impérial ne furent pas acceptées par le gouvernement canadien; au contraire, les délégués firent une contre-proposition que le gouvernement canadien soumit à la considération favorable du Duc de Newcastle.

En attendant la décision du gouvernement impérial sur cette demande, le gouvernement du Canada proposa aux provinces d'en-bas de faire faire l'exploration avant toute législation sur ce sujet en Canada, et jusqu'à ce que ces gouvernements eussent consenti à l'exploration, ils n'avaient pas été informés, ni directement ni indirectement, que le gouvernement du Canada regardait la convention de 1862 comme terminée, ou que ce gouvernement ne consentirait à marcher que si les gouvernements de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick voulaient la regarder comme terminée.

Le comité nie donc que le Nouveau-Brunswick ait participé lui-même à un acte semblable à celui dont il se plaint aujourd'hui, et il ne peut même trouver la moindre ressemblance dans les cas entre lesquels on cherche à établir une comparaison.

Dans un cas, trois parties sont convenues de faire une proposition commune à une quatrième, qui refusa de l'accepter. La transaction était très simple et claire pour tous les intéressés. Dans l'autre cas, la quatrième partie fit une proposition qui fut acceptée par les trois autres, lesquelles, en conséquence de cette acceptation, conclurent un autre arrangement entre elles. Mais sur ces trois, paraît-il, l'une résolut privément de faire dépendre son consentement de conditions qui ne furent pas communiquées aux autres parties avec lesquelles elle négociait. Le Nouveau-Brunswick n'a certainement jamais participé à un acte de cette nature.

Les paragraphes suivants du rapport maintenant sous considération exigent quelques remarques de la part du comité:—“ Si le désir exprimé par le gouvernement impérial au sujet d'une exploration préliminaire de la route centrale avait été déraisonnable, le comité aurait pu hésiter avant d'y consentir, mais il ne peut qu'admettre la justesse de la demande du gouvernement impérial, qui voulait posséder des données certaines sur le coût de l'entreprise avant que de s'engager à prêter sa garantie.

“ Le comité n'a pas besoin de rappeler à Votre Excellence que cette exploration a toujours été regardée en Canada comme un des éléments importants des négociations en Angleterre, et comme une mesure préliminaire indispensable à la discussion du projet dans la législature canadienne.

“ Le gouvernement de cette province n'a pas insisté sur la nécessité d'une exploration préliminaire dans le cours de la conférence de Québec en 1862, pour des raisons que le gouvernement du Nouveau-Brunswick ne devrait pas ignorer. De fait, l'exploration fut remise aux sollicitations pressantes des délégués de cette province, afin d'écartier les difficultés dont ils étaient menacés dans leur propre législature.

“ C'est donc au Nouveau-Brunswick qu'est dû en grande partie l'insuccès des négociations en Angleterre, parce que l'une des conditions exigées par le gouvernement impérial fut omise de la base de la convention de Québec pour satisfaire aux demandes de cette province.”

Le comité doit dire qu'il n'est pas à sa connaissance que le gouvernement impérial ait choisi une route particulière pour en faire faire l'exploration, et que l'admission que l'on fait maintenant de la justesse de la demande du gouvernement impérial de posséder des données certaines sur le coût de l'entreprise avant que de s'engager à prêter sa garantie, contraste fortement avec le langage employé à l'égard du même sujet par les délégués canadiens dans leur communication au Duc de Newcastle à la veille de leur départ d'Angleterre, et diffère considérablement du langage employé par le même gouvernement, pas plus tard qu'en septembre dernier, lorsqu'il cherchait à justifier les objections faites par ses délégués à la proposition du gouvernement britannique que l'exploration devait précéder toute législation impériale. Les délégués disent à propos de cette proposition :—“ La Trésorerie propose une autre condition qui devra beaucoup retarder tous les autres arrangements, et pourra, après toutes les dépenses occasionnées par les explorations nécessaires, et le trouble et les difficultés de législation à ce sujet dans les différentes législatures coloniales, rendre tout ce trouble, toutes ces dépenses, toute cette législation, parfaitement inutiles, et ne laisser qu'un sentiment de profond mécontentement dans l'esprit des habitants des colonies.”

Le gouvernement canadien dit :—“ Le gouvernement impérial faisant dépendre l'aide projetée, sous forme de prêt, des résultats d'une étude préliminaire établissant la suffisance de la garantie pour toutes les fins pour lesquelles elles devrait être accordée, les délégués furent, en conséquence, contraints de rejeter une proposition accompagnée de conditions aussi contraires à leurs instructions ; et ils furent approuvés par leurs collègues qui regardèrent cette décision comme étant en harmonie avec l'esprit de la convention conclue à Québec.”

Il paraît donc, quelles qu'aient été les opinions exprimées par une partie des délégués à Québec relativement à la nécessité d'une législation coloniale avant l'exploration, que la proposition faite par le gouvernement impérial que l'exploration précéderait la législation impériale, tout en n'étant pas incompatible avec les termes de la convention conclue à Québec entre les trois gouvernements, a été rejetée par les délégués canadiens, et que leur conduite a été ensuite justifiée par leur gouvernement, tandis que le délégué représentant le gouvernement de cette province accepta cette condition ainsi que les autres contenues dans la proposition du gouvernement anglais ; le comité doit, en conséquence, exprimer son étonnement de voir que, avec ces faits écrits et présents à la mémoire de tous les membres des trois gouvernements, le gouvernement du Canada cherche à rejeter sur le gouvernement du Nouveau-Brunswick la responsabilité de l'insuccès des négociations en Angleterre.

Le gouvernement du Canada dit “ que le gouvernement impérial a refusé son consentement à l'emprunt proposé à moins que de nouvelles conditions d'une nature très importante ne fussent acceptées, et que le Canada ne s'engageât à abandonner les considérations qui avaient le plus influencé le gouvernement.” Le comité n'a pu découvrir quelles étaient ces nouvelles et importantes conditions. Le comité remarque que dans presque chaque rapport et chaque minute du conseil préparés par le gouvernement canadien, il est fait mention de la décision du gouvernement impérial par laquelle celui-ci avait refusé d'admettre que la dépense que se proposait de faire le Canada pour la construction du chemin de fer intercolonial, fût une dépense faite pour les besoins défensifs de la province, et il s'en sert invariablement pour justifier le refus du prêt proposé aux colonies aux conditions offertes par le gouvernement impérial.

Le comité désire rappeler au gouvernement canadien que cette stipulation faite par lui ne formait nullement partie de la convention, et qu'elle ne fut pas même discutée à Québec ; et il ne peut découvrir en quoi elle peut affecter en quoi que ce soit la condition



financière du Canada. Si le Canada avait été tenu par la loi, ou par une convention spéciale, de dépenser une certaine somme pour les besoins de la défense de la province, il pourrait comprendre pourquoi cette proposition était faite, et l'importance qu'on attachait à son acceptation ou à son rejet.

La nature de la garantie que devait donner les colonies était une des questions que les délégués étaient chargés de régler avec le gouvernement impérial ; et comme celui-ci avait exigé la création d'un fonds d'amortissement, lorsqu'il avait prêté £1,500,000 au Canada pour l'amélioration de sa navigation intérieure, et que tous les prêts de même nature ont été faits par le gouvernement impérial aux colonies à condition qu'il fût créé un fonds d'amortissement pour leur remboursement, il n'était que raisonnable de s'attendre à ce que cette condition fût aussi exigée dans ce cas-ci. Le gouvernement du Canada devait parfaitement s'attendre à cette stipulation de la part du gouvernement impérial lorsqu'il consentit aux arrangements de 1862 ; et s'il avait décidé d'avance que c'en était une qu'il ne pouvait accepter sous aucune circonstance, il n'aurait été que juste pour les autres parties intéressées que cette décision leur fût communiquée. Si l'on regardait cette question comme étant d'une aussi grande importance, pourquoi n'a-t-elle pas été soumise dans cette occasion ?

Les objections à la stipulation que l'emprunt constituera la première charge après l'intérêt des dettes existantes, et que les bons porteraient  $3\frac{1}{2}$  pour cent d'intérêt au lieu de 4, comme le supposaient les délégués canadiens, sont toutes deux écartées par la lettre de Sir Frederic Rogers adressée à M. Tilly le 24 janvier 1863.

Un paragraphe de la proposition, qui dit que l'assentiment de la Trésorerie à ces arrangements présuppose la preuve indéniable que les revenus coloniaux sont suffisants pour faire face aux charges que l'on proposait de leur imposer, avait sans doute été introduit sur l'assurance donnée par l'un des délégués, M. Howe, que cette preuve serait fournie à la Trésorerie avant que le parlement ne fût appelé à donner son assentiment au prêt. Si les délégués canadiens eussent cherché à voir le Duc de Newcastle avant de quitter l'Angleterre, ils auraient appris de Sa Grâce que le transport des troupes, munitions de guerre, etc., ne devait pas se faire aux frais des gouvernements coloniaux, mais qu'il serait payé par le gouvernement impérial, comme on l'a déjà dit. Le comité croit que l'objection du gouvernement canadien à ce que l'exploration ait lieu avant toute législation impériale étant écartée, le fonds d'amortissement est maintenant la seule question sur laquelle les gouvernements impérial et canadien paraissent différer, et dans l'opinion du comité, presque toutes les objections à cette proposition sont écartées par le consentement donné par M. Gladstone de placer ce fonds dans nos propres effets coloniaux ; et s'il existait encore quelque différence d'opinion sur ce point entre le gouvernement impérial et celui du Canada, il ne peut voir comment le gouvernement du Canada peut se justifier par cette raison de rejeter la proposition faite par lui-même en 1862, et acceptée par les autres colonies, relativement à la quote-part des dépenses que devait supporter chaque province.

Le désaccord qui existe à ce sujet entre le gouvernement du Canada et les autorités impériales peuvent rendre impossible le commencement des travaux jusqu'à ce qu'il ait été ajusté d'une manière satisfaisante ; mais le comité ne peut découvrir en quoi cela peut affecter la convention conclue entre les provinces relativement à la marche à suivre lorsque ces difficultés seront résolues.

La convention de 1862 présupposait un arrangement satisfaisant avec le gouvernement impérial. Jusqu'à ce que cet arrangement soit arrêté, le projet se trouve sans doute à l'état latent ; mais lorsqu'il sera réglé, il semble que les dispositions de la convention intercoloniale devraient être mises à effet. Et, à ce propos, le comité ne peut s'empêcher de remarquer qu'il lui paraît y avoir une légère confusion de la part du conseil exécutif du Canada entre deux choses essentiellement distinctes. Lorsqu'il dit que le consentement de quatre législatures distinctes était nécessaire à la confirmation de la convention de Québec, il a sans doute raison en ce qui concerne la ratification par le parlement impérial de la promesse du gouvernement anglais de garantir l'emprunt proposé ; mais il est évidemment dans l'erreur lorsqu'il suppose que le consentement du parlement anglais est nécessaire, ou même qu'il pût convenablement être consulté sur l'arrangement fait entre les provinces elles-mêmes, qui ne dépendait que des législatures et des gouvernements locaux.

Pour les fins de la négociation, la Grande-Bretagne regarde les provinces comme un tout homogène ; leur responsabilité distincte est une affaire qui doit être réglée par elles seules.

Le gouvernement du Canada affirme qu'aucune des colonies n'a éprouvé de perte en conséquence de la conduite suivie par le gouvernement canadien, et que le gouvernement du Nouveau-Brunswick attache, suivant lui, une importance exagérée aux détails de l'arrangement de 1862.

Le comité, au contraire, croit que la conduite du gouvernement canadien a déjà fait subir des pertes graves à toutes les parties intéressées, et si le rejet de l'offre faite par le gouvernement impérial devait empêcher pour toujours la construction de cette importante ligne de chemin de fer, il pourrait s'en suivre de désastreux résultats pour la condition politique et sociale des colonies; et de plus, le comité croit que l'on ne peut attacher trop d'importance aux conditions d'un contrat conclu de bonne foi par les trois gouvernements.

(Signé,) S. L. TILLEY,  
 " W. H. STEEVES,  
 " J. W. JOHNSON,  
 " JOHN McMILLAN,  
 " JAS. STEADMAN,  
 " GEORGE L. HATHEWAY,  
 " CHARLES WATTERS,  
 " WILLIAM E. PERLEY.

18 février 1864.

FRÉDÉRICTON, 20 février 1864.

MILORD,—J'ai l'honneur d'accuser réception de la dépêche de Votre Excellence en date du 20 courant, m'informant que, dans les circonstances actuelles, et afin de prévenir les délais qui pourraient être occasionnés par la différence d'opinion qui existe entre les deux gouvernements, le gouvernement du Canada a décidé d'entreprendre l'exploration de la ligne du chemin de fer intercolonial à ses propres frais, et sur sa propre responsabilité.

L'esprit qui a fait prendre cette décision est, je l'espère, d'un augure favorable pour la prompte exécution de l'entreprise depuis si longtemps projetée, et offre une nouvelle garantie que le gouvernement du Canada désire sincèrement la voir s'accomplir.

Suivant que Votre Excellence le demande, M. Sandford Fleming recevra toute l'aide possible lorsqu'il sera dans cette province.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

ARTHUR H. GORDON.

Son Excellence le Vicomte MONCK,  
 Etc., etc., etc.

FRÉDÉRICTON, N.-B., 2 mars 1864.

MILORD,—J'ai l'honneur de transmettre sous ce pli, pour l'information de Votre Excellence, copie de la "correspondance qui se rattache au chemin de fer intercolonial," qui a été soumise par mes ordres à la législature.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

ARTHUR H. GORDON.

Son Excellence le gouverneur-général, etc.,  
 Canada.

HOTEL DU GOUVERNEMENT,

Halifax, 3 mars 1864.

MILORD,—J'ai l'honneur d'accuser réception de la dépêche de Votre Excellence, datée du 29 ultimo, m'informant que le gouvernement canadien est sur le point de commencer l'exploration du chemin de fer intercolonial à ses propres frais; et je prends la liberté de vous informer que je l'ai immédiatement soumise au Conseil Exécutif de cette province, et que j'ai ordonné qu'elle fût déposée sur le bureau de l'Assemblée Législative avec les autres documents qui se rattachent au sujet du chemin de fer intercolonial, qui ont déjà été imprimés et communiqués à la Chambre.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

HASTINGS DOYLE,

Son Excellence le Vicomte MONCK,  
 Etc., etc., etc.

HOTEL DU GOUVERNEMENT,  
Halifax, 4 mars 1864.

MILORD,—La dépêche de Votre Excellence en date du 20 ultimo a été dûment reçue, et en réponse, j'ai l'honneur de vous informer que le gouvernement de cette province s'empresse d'aider M. Sandford Fleming autant que possible lorsqu'il sera engagé à faire l'exploration de la route du chemin de fer intercolonial projeté.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

HASTINGS DOYLE.

Son Excellence le Vicomte MONCK,  
Etc., etc., etc.

QUÉBEC, 5 mars 1864.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre dépêche du 26 février, contenant copie d'une minute de votre Conseil Exécutif en réponse à celle du Conseil Exécutif du Canada, du 18 décembre, à propos des négociations relatives au chemin de fer intercolonial.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

MONCK.

Son Ex. l'hon. A. H. GORDON, etc., etc., etc.

QUÉBEC, 8 mars 1864.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre dépêche du 2 du courant, me transmettant une brochure contenant la correspondance relative au chemin de fer intercolonial soumise à la législature du Nouveau-Brunswick, et je vous remercie de cette communication.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

MONCK.

Son Ex. l'hon. A. H. GORDON, etc., etc., etc.

QUÉBEC, 15 mars 1864.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, sous ce pli, copie des instructions données par ce gouvernement à M. Sandford Fleming pour l'exploration de la ligne du chemin de fer intercolonial.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

MONCK.

Son Ex. l'hon. A. H. GORDON,  
Nouveau-Brunswick.  
Son Ex. le Major-Général DOYLE,  
Nouvelle-Écosse.

QUÉBEC, 15 mars 1864.

MILORD DUC,—J'ai l'honneur de transmettre à Votre Grâce copie des instructions données par ce gouvernement à M. Sandford Fleming pour l'exploration de la ligne du chemin de fer intercolonial.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

MONCK.

Sa Grâce le Duc de NEWCASTLE, C. J.,  
Etc., etc., etc.

(Réponse supplémentaire à l'adresse du 16 mars, soumise le 28 mars.)

QUÉBEC, 16 mars 1864.

MON CHER MONSIEUR,—Vous savez que je suis allé dernièrement dans le Nouveau-Brunswick, et que j'y ai eu quelques conférences avec le gouvernement de cette province, à propos du chemin de fer intercolonial. Après de nombreuses discussions avec les membres du gouvernement, j'adressai au premier ministre (l'hon. M. Tilley) une lettre en date du 4 du courant, dont je vous transmets copie ci-incluse.

J'ai aussi adressé officiellement copie de cette lettre au gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, et je vous l'envoie maintenant afin que vous en fassiez l'usage que bon vous semblera.

Je crois la lettre suffisamment explicite par elle-même sans entrer dans aucune explication à ce sujet ; mais si vous désirez quelques nouveaux détails ou renseignements, je serai heureux de vous les donner en aucun temps.

Je ne ferai qu'ajouter que ce serait un grand soulagement pour ceux au nom desquels vous écriez, si les gouvernements des trois provinces entreprenaient eux-mêmes la construction du chemin de fer intercolonial, sans l'intervention de tiers.

Nous ne désirons nullement nous immiscer dans ces affaires, et nous ne le faisons que sur les représentations qui nous ont été faites par les trois gouvernements, qu'il existe de graves objections à la construction de la ligne par des commissaires des gouvernements, et qu'ils prévoient des pertes possibles dans l'exploitation du chemin de fer après son achèvement.

Si la proposition que je sou mets maintenant peut servir à obvier à ces inconvénients, et à procurer la prochaine construction du chemin de fer intercolonial, et établir par là un débouché sur l'océan pour toute l'Amérique Britannique du Nord, sans avoir à traverser le territoire d'une nation étrangère, nous serons heureux de prendre toutes les mesures qui pourront amener ce résultat.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé,)

C. J. BRYDGES.

l'hon. J. S. MACDONALD,  
Québec.

FRÉDÉRICTON, N. B., 4 mars 1864.

MONSIEUR,—A propos de la lettre que j'ai eu l'honneur de vous adresser hier, et de l'entrevue que j'ai eue ensuite avec les membres du gouvernement du Nouveau-Brunswick, je prends la liberté de vous proposer, au nom de certaines personnes en Angleterre avec lesquelles j'ai été en communication, d'entrer en négociations pour la formation d'une forte et influente compagnie pour la construction du chemin de fer intercolonial entre la Rivière-du-Loup et Halifax.

Il est nécessairement impossible, dans l'état actuel des choses, de définir précisément les conditions auxquelles cette négociation serait conduite.

L'exploration que le Canada fait maintenant faire fournira probablement des informations d'après lesquelles les arrangements pourraient être conclus ; mais en attendant, je puis dire généralement que la compagnie dont je parle entreprendrait de construire le chemin de fer intercolonial en recevant la garantie impériale pour le montant des subsides qui seraient accordés à la compagnie par les trois provinces, la compagnie se chargeant de faire fonctionner le chemin, lorsqu'il serait terminé, sans aucun frais pour aucune des provinces.

J'ai raison de croire qu'une pareille proposition serait favorablement reçue par les autres provinces, comme étant de nature à écarter plusieurs objections qui existent relativement à la construction de la ligne par des commissaires des gouvernements.

J'ai maintenant l'honneur de vous demander jusqu'à quel point cette proposition rencontrera l'approbation du gouvernement du Nouveau-Brunswick, et quelle probabilité vous pensez qu'il peut exister qu'un pareil arrangement soit conclu, pourvu que les détails nécessaires soient réglés d'une manière satisfaisante lorsque l'exploration qui se poursuit maintenant sera terminée ?

Je puis ajouter que si les trois provinces croient plus avantageux de faire construire le chemin par des commissaires des gouvernements, je ne désire pas le moins du monde insister sur l'offre que je fais. Elle n'est faite, par des personnes qui ont déjà de grands intérêts dans l'Amérique du Nord, que dans la supposition qu'elle pourrait servir à faire disparaître quelques objections que l'on a maintenant contre le chemin de fer intercolonial, et assurer le commencement prochain de l'entreprise. Si nous nous trompons dans cette opinion, je n'ai pas besoin de dire que ceux au nom desquels je vous écris n'ont nulle intention d'intervenir dans l'affaire, leur seul objet étant d'assurer aussitôt que possible un débouché sur l'océan Atlantique, à travers le territoire britannique, à toute l'Amérique Britannique du Nord.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé,) C. J. BRYDGES.

L'hon. S. L. TILLEY,  
Secrétaire Provincial, Nouveau-Brunswick.

SECRETARIAT,

Québec, 18 mars 1864.

MONSIEUR,—J'ai eu l'honneur de recevoir et soumettre à Son Excellence le gouverneur-général votre lettre du 16 courant, adressée à l'hon. J. S. Macdonald, contenant copie de votre communication au secrétaire-provincial du Nouveau-Brunswick, au sujet de la construction du chemin de fer intercolonial entre la Rivière-du-Loup et Halifax. Il serait évidemment prématuré, avant l'achèvement de l'exploration de la ligne qui se fait maintenant, de prendre en considération la proposition que vous faites au nom de certaines personnes en Angleterre pour la construction du chemin projeté. En attendant, Son Excellence me charge de vous remercier pour votre lettre, et d'ajouter que lorsque le temps en sera venu, le sujet ne manquera pas de recevoir la sérieuse considération du gouvernement.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé,)

A. J. FERGUSSON-BLAIR,

Secrétaire.

C. J. BRYDGES, écr.,  
Québec.

# RÉPONSE

A une Adresse de l'honorable Assemblée Législative, en date du 9 mai 1864, demandant copie des instructions données à M. Sandford Fleming, au sujet de l'exploration du chemin de fer Intercolonial.

Par ordre,

JOHN SIMPSON,  
Secrétaire.

SECRETARIAT,  
18 mai 1864.

(TRADUCTION.)

SECRETARIAT,  
Québec, 25 août 1863.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer du choix qu'il a plu à Son Excellence en conseil faire de vous pour vous adjoindre aux personnes désignées par le gouvernement impérial et les provinces d'en-bas pour faire ensemble l'exploration de la ligne projetée d'un chemin de fer intercolonial.

Vous recevrez, lorsqu'il en sera temps, les instructions qui devront vous guider dans l'exécution de cette mission importante.

J'ai, etc.,  
(Signé,) A. J. FERGUSSON BLAIR,  
Secrétaire.

SANDFORD FLEMING, ECR.,  
Ingénieur civil, Toronto.

TORONTO, 28 août 1863.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 25 courant, m'apprenant que Son Excellence le Gouverneur-Général en conseil a bien voulu me désigner pour me joindre aux personnes qui seront chargées par le gouvernement impérial et les provinces d'en-bas de faire l'exploration de la ligne projetée d'un chemin de fer intercolonial.

J'ai l'honneur de vous informer que j'accepte avec plaisir la charge que Son Excellence en conseil a bien voulu me confier, et que je serai heureux de recevoir les instructions qui devront me guider dans l'exécution de cette importante mission.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,  
Votre très-obéissant serviteur,  
SANDFORD FLEMING.

A l'honorable Secrétaire Provincial.

SECRETARIAT,  
Québec, 11 mars 1864.

MONSIEUR,—Je vous inclus les instructions par écrit que le gouvernement du Canada vous donne pour vous guider dans l'exploration que vous avez été chargé de faire de la route du chemin de fer intercolonial projeté, instructions dont la substance vous avait déjà été communiquée de vive voix avant votre départ de Québec, afin de hâter le plus possible le commencement de vos travaux.

1° Vous êtes chargé par le gouvernement du Canada de commencer sur-le-champ une exploration et étude du territoire que devra traverser la ligne du chemin de fer projeté entre cette province et celles du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse.

2° Cette exploration et cette étude ont pour but de mettre le gouvernement du Canada en état de se former une opinion sur la possibilité et le coût de l'entreprise en

question, afin qu'il puisse juger en connaissance de cause de la convenance qu'il y a pour lui de s'engager dans un tel projet.

3° Les renseignements que vous recueillerez seront également à la disposition des autres gouvernements intéressés.

4° Dans l'étude générale que vous ferez du pays, vous examinerez les routes que l'on a déjà eues en vue pour le même objet et toute autre qui vous paraîtra mériter votre attention.

5° Vous tiendrez surtout compte des obstacles qui pourraient rendre la route plus coûteuse, et des moyens les plus propres à les surmonter ou à les éviter en s'écartant de la ligne droite.

6° Vous noterez la distance de la route qui pourrait vous sembler la plus convenable entre la frontière des Etats-Unis et différents points de la dite route.

7° Vous prendrez pour base de vos calculs dans le coût approximatif de l'entreprise l'économie en même temps que la bonne exécution des travaux.

8° Les mêmes considérations devront vous guider dans votre exploration.

9° Vous ferez en sorte de bien vous entendre avec les personnes qui vous seront adjointes par les autres provinces et le gouvernement impérial.

10° Il est à désirer que votre exploration soit terminée le plus tôt possible.

11° Vous ferez, de temps à autre, rapport des progrès de votre exploration au secrétaire-provincial.

J'ai, etc.,  
(Signé,) A. J. FERGUSSON BLAIR,  
Secrétaire.

SANDFORD FLEMING, écr.,  
Ingénieur civil, Toronto.

HALIFAX, 25 avril 1864.

A l'honorable  
Secrétaire Provincial du Canada.

MONSIEUR,—J'ai eu l'honneur de recevoir, le 21 mars dernier, à Boistown, dans le Nouveau-Brunswick, des instructions écrites datées de Québec, le 11 mars, au sujet de l'exploration du chemin de fer intercolonial projeté,—exploration que j'avais commencée sur des ordres généraux et donnés de vive voix.

Je suis chargé par ces instructions de faire une exploration et étude du territoire que devra traverser la ligne du chemin de fer projeté entre cette province et celles du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, afin de pouvoir asseoir une opinion sur la possibilité de l'entreprise et le coût probable de la ligne ou des lignes qui paraîtront préférables, et leur distance de la frontière des Etats-Unis. En même temps, je dois faire de temps à autre rapport des progrès de l'exploration.

J'ai l'honneur aujourd'hui de faire rapport que j'ai pris une connaissance générale d'une grande partie du pays situé entre cet endroit et le terminus actuel de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc à la Rivière-du-Loup; que j'ai fait des explorations depuis le St. Laurent jusqu'à la source des eaux de la rivière Ristigouche, depuis la rivière Tobique jusqu'à la rivière Miramichi près de Boistown, et depuis cette dernière rivière jusqu'à la ligne du chemin de fer construit entre St. Jean et Shediac.

Ces explorations ne sont pas encore assez avancées pour me permettre de faire rapport sur le résultat final.

J'ai acheté et dirigé vers l'intérieur du pays une grande quantité de provisions de bouche destinées aux partis d'explorateurs qui doivent opérer dans le cours de cet été: j'ai fait mettre ces provisions en sûreté sur la hauteur des terres entre le St. Laurent et la Ristigouche, et à la portée des explorateurs.

Je me suis efforcé de tirer tout le parti possible de la saison d'hiver, et me propose de pousser maintenant les travaux avec vigueur afin de pouvoir les terminer, suivant le désir exprimé dans mes instructions, le plus tôt possible. Dans ce dessein, je suis occupé en ce moment à organiser des partis d'exploration pour m'aider dans l'exécution de l'importante mission qui m'a été confiée. Tous ces partis vont bientôt se rendre sur le théâtre de leurs travaux; c'est pourquoi j'aurai à demander qu'il me soit fait un envoi de fonds pour défrayer les dépenses courantes et acheter les choses nécessaires à ces expéditions.

Je constate avec plaisir que les gouvernements du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse m'ont fourni tous les renseignements en leur pouvoir et donné toutes les facilités de m'acquitter de ma mission jusqu'ici. Le dernier de ces gouvernements m'a prié d'agir comme son ingénieur, exprimant ainsi le désir d'agir de concert avec le gouvernement canadien pour compléter la grande ligne de communication par voie ferrée entre les deux provinces.

Je vais retourner incontinent au Nouveau-Brunswick où je resterai peu de temps, après quoi je reviendrai en Canada afin de compléter les arrangements nécessaires pour pousser activement les travaux pendant l'été.

Je profite de cette lettre pour vous mander que je recevrai beaucoup plus tôt les communications dont vous voudrez bien m'honorer au sujet de l'exploration en les adressant à " Québec."

J'ai l'honneur d'être, monsieur,  
 Votre très-obéissant serviteur,  
 (Signé,) SANDFORD FLEMING.

QUÉBEC, 5 mai 1864.

A l'hon. Secrétaire Provincial du Canada.

MONSIEUR,—J'ai eu l'honneur de vous adresser une lettre datée d'Halifax, le 25 avril dernier, au sujet de l'exploration du chemin de fer intercolonial, dans laquelle je vous fais rapport des progrès accomplis et vous fais part de mes démarches actuelles pour exécuter l'exploration conformément à vos instructions.

J'ai aujourd'hui l'honneur de vous informer que je suis arrivé ce matin du Nouveau-Brunswick, et que je suis activement occupé à compléter les arrangements nécessaires pour mettre sur pied le plus tôt possible un nombre suffisant de partis d'exploration.

J'aurai besoin pour l'exécution de l'exploration, telle que projetée en ce moment, de pas moins de \$3,000 par mois ; et ce serait une grande facilité de plus si je pouvais être autorisé à tirer ce montant sur les succursales de banques dans les provinces d'en-bas, où les dépenses doivent surtout se faire.

Cette proportion de dépenses pour l'année courante ne sera pas suffisante, il est vrai, pour faire des explorations et des plans complets, mais j'ai tout lieu de croire qu'ils suffiront à mettre le gouvernement en état de se former une idée de la possibilité de l'entreprise projetée et du coût comparatif des diverses routes dont il est question.

J'ai encouru jusqu'ici des dépenses qui s'élèvent à un chiffre de \$2,900, en sus de ce qui a été payé par le gouvernement pour l'achat des approvisionnements, et pour leur transport aux lieux où l'on doit s'en servir. Je ne connais pas le chiffre de cette dernière dépense, mais il est probable que l'exploration coûte jusqu'ici pas moins de \$6,000, ce qui laisse une balance de \$4,000 sur le crédit voté pour ce service l'année dernière.

Il suit des dépenses projetées qu'il sera nécessaire d'ouvrir un autre crédit de \$20,000 pour l'exercice de l'année courante.

Je prends la liberté de demander qu'il soit placé des fonds suffisants à ma disposition pour défrayer les dépenses courantes du service dont j'ai l'honneur d'être chargé, et je serai heureux de fournir en tout temps l'état des dépenses accompagné des pièces justificatives.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,  
 Votre très-obéissant serviteur,  
 (Signé,) SANDFORD FLEMING,

SECRETARIAT,  
 Québec, 6 mai 1864.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre datée d'Halifax, le 25 ultimo, et de celle datée de Québec le 5 courant, au sujet de l'exploration de la ligne projetée du chemin de fer intercolonial.

Sachant que les membres du gouvernement sont extrêmement désireux de voir l'exploration dont vous êtes chargé poussée avec vigueur, et afin de les mettre en possession, aussi promptement que possible, des importants renseignements qui doivent en résulter, je serai très-heureux si vous pouvez me mettre en état, lorsque je soumettrai vos lettres à



leur considération, de leur communiquer votre opinion sur l'époque où l'exploration sera terminée.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,  
Votre très-obéissant serviteur,  
(Signé)

JOHN SIMPSON,  
Secrétaire.

Sandford Fleming, écr.,  
Québec.

QUÉBEC, 6 mai 1864.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre d'aujourd'hui dans laquelle vous me témoignez le désir d'avoir mon opinion sur la date de l'achèvement de l'exploration du chemin de fer intercolonial projeté.

Les instructions, en date du 11 mars, que j'eus l'honneur de recevoir et sur lesquelles je me guide me semblent signifier que l'on a eu en vue ce qu'on peut appeler une *exploration préliminaire*, et que je devais être prêt à faire mon rapport aussitôt que possible sur les diverses routes proposées, afin de donner une idée assez juste de la possibilité et du coût de chacune, de la nature des difficultés que l'on aurait à vaincre, du caractère des pays qu'elles traversent et de leur situation relativement à la frontière des États-Unis.

Pour arriver à ce résultat, je me propose de donner surtout mon attention aux obstacles présentés par chaque route, et plus spécialement à cette partie de la route du milieu située entre la Miramichi et la limite du Canada. Je ferai à cet endroit, ainsi qu'aux lieux ci-dessus désignés, les explorations suffisantes pour me convaincre de la possibilité ou non de l'établissement de la ligne, de même que des frais approximatifs que nécessitera l'enlèvement de ces obstacles. Il suffira d'un examen général là où le pays est uni et où la ligne peut facilement se construire.

Je crois qu'une exploration de ce genre pourra être terminée dans le cours de cette année moyennant une somme un peu plus élevée que celle que j'ai eu l'honneur d'indiquer dans ma lettre d'hier. Dans le cas où le gouvernement désirerait une exploration plus exacte et plus complète, il va de soi que les frais seront nécessairement beaucoup plus élevés.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,  
Votre très-obéissant serviteur,  
(Signé)

SANDFORD FLEMING.

A l'honorable J. SIMPSON,  
Secrétaire Provincial, Québec.

SECRETARIAT,

Québec, 7 mai 1864.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre datée d'hier, laquelle, ainsi que vos précédentes sur le même sujet du chemin de fer intercolonial, ont été prises en considération par le Conseil Exécutif.

Je suis chargé de vous informer qu'en sus des sujets indiqués dans votre lettre d'hier comme étant ceux sur lesquels vous vous proposez de diriger votre attention dans le cours de l'exploration, vous fassiez rapport aussi fidèlement et aussi clairement que possible sur ceux qui suivent, savoir :—

1° Les avantages comparatifs des diverses routes embrassées dans votre exploration au point de vue commercial.

2° La qualité du sol des diverses routes et de leur aptitude à la colonisation et à l'agriculture.

3° L'influence que le climat pourrait exercer sur les diverses routes.

Vous pourrez, en vous présentant chez le ministre des finances, faire tous les arrangements nécessaires au sujet des fonds dont vous aurez besoin.

Je serai obligé de me transmettre de temps à autre des renseignements sur les progrès de l'exploration.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,  
Votre très-obéissant serviteur,  
(Signé)

JOHN SIMPSON,  
Secrétaire.

Sandford Fleming, écr.,  
Québec.

# RÉPONSE

A une Adresse de l'honorable Assemblée Législative, en date du 7 mars 1864, demandant copie de tous les documents relatifs au service postal fait par le chemin de fer Grand Tronc, depuis 1863.

Par ordre,

A. J. FERGUSSON BLAIR,

Secrétaire.

SECRETARIAT,

23 mars 1864.

(TRADUCTION.)

DÉPARTEMENT DES POSTES,  
Québec, 23 mars 1864.

- Rapport du maître-général des postes sur le service postal fait par le chemin de fer, 12 août 1863.
- 6 mai 1863. Lettre de C. J. Brydges, écr., au maître-général des postes, pour lui faire connaître les arrangements pour le départ et l'arrivée des trains durant l'été de 1863.
- 11 juillet 1863. Lettre de C. J. Brydges, écr., au maître-général des postes, pour lui transmettre un mémoire au sujet des avances faites au chemin de fer Grand-Tronc.
- 13 juillet 1863. Mémoire dont il est question dans la lettre précédente.
- 18 juillet 1863. Mémoire de quelques points sur lesquels le maître-général des postes demande des renseignements à M. Brydges.
- 21 juillet 1863. Lettre de M. Brydges au maître-général des postes, pour lui transmettre une réponse par écrit aux questions contenues dans le mémoire précédent.
- Réponse ci-dessus mentionnée.
- 21 juillet 1863. Lettre de M. Brydges au maître-général des postes, pour lui soumettre certaines corrections à la réponse précédente.
- 27 juillet 1863, télégramme. Télégramme de M. Brydges au maître-général des postes, au sujet d'une entrevue projetée.
- 27 juillet 1863, télégramme. Le maître-général des postes à M. Brydges sur le même sujet.
- 28 juillet 1863, télégramme. Télégramme du maître-général des postes à M. Brydges, demandant certains rapports.
- 28 juillet 1863, télégramme. Télégramme de M. Brydges, disant au maître-général des postes que d'autres états et des rapports vont lui être envoyés par la maille du jour.
- 28 juillet 1863. Lettre de M. Brydges au maître-général des postes, pour lui transmettre certains rapports, et lui expliquer pourquoi on ne pouvait pas lui donner les autres renseignements demandés.
- 8 août 1863, télégramme. Télégramme de M. Brydges au maître-général des postes, pour lui demander une entrevue le soir même.
- 12 août 1863. Arrêt du conseil fixant la subvention accordée au chemin de fer Grand Tronc pour le service postal.
- 13 août 1863. Lettre du secrétaire du département des postes, transmettant à M. Brydges copie de l'arrêt du conseil du 12 août 1863.

- 14 août 1863. Lettre de M. Brydges au secrétaire du département des postes, accusant réception de la précédente, protestant contre la subvention fixée par l'arrêt du conseil, et exprimant son intention de demander permission de produire une "pétition de droit."
- 17 novembre 1863. Lettre de J. Hickson, écr., au sous-maître-général des postes, pour lui faire connaître les changements projetés dans les heures de départ des trains après le 23 novembre 1863.
- 19 novembre 1863. Lettre du sous-maître-général des postes à M. Hickson, au sujet des arrangements détaillés dans la lettre du 17 novembre.
- 23 novembre 1863. J. Hickson écr., au sous-maître-général des postes, au sujet des arrangements projetés, en réponse à sa lettre du 19 novembre.
- 20 novembre 1863. Lettre du sous-maître-général des postes à J. Hickson, écr., au sujet du retard dans le transport des malles arrivées par le *North-American*.
- 23 novembre 1863. Lettre de J. Hickson, écr., au sous-maître-général des postes, pour lui expliquer la cause du retard dans le transport des malles arrivées par le *North-American*.
- 25 novembre 1863. Lettre du sous-maître-général des postes à M. Hickson, au sujet du paiement fait par le département des postes à la compagnie du Grand Tronc pour service spécial.
- 18 janvier 1864. Lettre de M. Brydges au sous-maître-général des postes, au sujet du paiement pour les trains spéciaux.
- 26 janvier 1864. Lettre du sous-maître-général des postes à M. Brydges, en réponse à la lettre du 18 janvier, au sujet du service des trains spéciaux.
- 1er février 1864. Lettre de l'inspecteur des bureaux de poste de Toronto au surintendant du chemin de fer Grand Tronc, contenant la gratification ordinaire de \$50 pour les gardiens des bagages.
- 12 février 1864. Lettre de M. Brydges au maître-général des postes, s'opposant à ce qu'une gratification soit donnée aux gardiens des bagages.
- 23 février 1864. Lettre du sous-maître-général des postes à M. Brydges, en réponse à la précédente.
- 24 février 1864. Lettre de M. Brydges au sous-maître-général des postes, au sujet de la subvention pour le service des trains spéciaux.

DÉPARTEMENT DES POSTES,  
Québec, 12 août 1863.

Au sujet de la subvention du service postal fait par la compagnie du chemin de fer Grand Tronc du Canada, le maître-général des postes a l'honneur de soumettre le rapport suivant :

Pendant les quatorze derniers mois, la compagnie a fait l'exposé de ses droits comme réclamante dans divers mémoires et documents que l'Assemblée Législative a fait imprimer, mis, depuis, et au nom de la compagnie, des documents et mémoires supplémentaires ont été soumis par le directeur-gérant, C. J. Brydges, écr., à l'effet de hâter la décision du gouverneur en conseil à cet égard.

Les mémoires déjà imprimés font partie de la réponse à une adresse de l'Assemblée Législative du 2 mars 1863, réponse qui sera ci-après désignée sous le nom de *livre bleu*.

Ci-suit l'énumération des principaux mémoires qui y sont contenus :

1<sup>o</sup> Mémoire en date du 31 juillet 1862, mis par la compagnie devant deux des arbitres auxquels la décision de cette affaire avait été renvoyée par un gouvernement précédent, et dans lequel la gestion est traitée très au long.

2<sup>o</sup> Mémoire en date du 13 août 1862, soumis par l'arbitre de la compagnie, M. Brooks, à l'arbitre nommé par le gouvernement, lequel est un résumé de celui de la compagnie.

3<sup>o</sup> Réponse des agents de la compagnie à un projet de lettre écrit par M. Moffat, à la suite de plusieurs entretiens avec son confrère arbitre, M. Brooks, et après avoir lu et pris en considération les différents mémoires à lui soumis par la compagnie ou par son arbitre. Dans ce projet de lettre, M. Moffat faisait connaître la somme qu'il était alors disposé à accorder, les motifs de cette disposition, et son avis sur les arguments de la compagnie en faveur de sa réclamation.

4° Deux lettres du directeur-gérant à l'ex-maître-général des postes, datées, l'une du 17 octobre et l'autre du 26 novembre 1862. La seconde de ces lettres du gérant est un troisième exposé complet de la question.

5° Lettre (en date du 29 novembre 1862) de M. Watkin, alors et actuellement président de la compagnie, et contenant quelques nouveaux arguments.

A ces documents, il faut maintenant ajouter deux mémoires de M. Brydges, datés, l'un du 13 et l'autre du 21 juillet 1863, et préparés pour les fins de la décision actuelle.

Il y a aussi plusieurs autres documents dont il est question dans ces mémoires et lettres, ou qui traitent de certaines matières qui en font le sujet.

Il y aurait avantage à remettre toute décision dans cette affaire jusqu'à ce que Son Excellence en conseil pût être mise en mesure de régler la question de compensation pour tous les chemins de fer qui ont demandé une augmentation de leur rémunération pour le transport des malles. Mais le Grand Tronc demande avec instance une décision immédiate à l'égard de sa réclamation, tout en se plaignant fortement du retard déjà apporté; et comme le soussigné a appris que, vu les circonstances, on pense qu'il serait mieux de laisser de côté les réclamations des autres compagnies et de décider immédiatement sur celle du Grand Tronc, il a pris l'affaire en sa plus sérieuse considération, et soumet l'exposé de ses opinions sur les principaux points sur lesquels est appuyée la réclamation.

L'autorité que le gouverneur en conseil devra exercer en cette affaire est quasi-judiciaire. Cette autorité existe, non seulement à l'égard du Grand Tronc, mais aussi pour tout chemin de fer de cette province, et à moins que la loi ne soit amendée, la décision, dans chaque cas, pour des raisons faciles à comprendre, devra être sujette à révision par la même autorité à des intervalles de quelques années seulement. Il est donc très-important que les décisions qui pourront être rendues en exerçant cette autorité ne soient pas arbitraires, et qu'elles soient motivées par de bonnes raisons et conformes aux principes de justice. Mais l'expérience a démontré que l'on ne pouvait arriver à un pareil résultat sans faire une exposition franche des motifs devant guider ces décisions, et sans entrer dans leur mérite. Sans ces préliminaires, l'uniformité des principes servant de base aux décisions ne saurait être conservée, quelle que soit l'habileté de ceux qui sont chargés de rendre ces décisions. Le soussigné aura occasion de démontrer que les résultats des arbitrages entre le département des postes et les chemins de fer en Angleterre corroborent cette assertion.

Conformément à ce qu'il vient d'énoncer, le soussigné a consulté avec soin le rapport d'un de ses prédécesseurs sur la recommandation duquel a été fixé, en septembre 1858, le taux de la subvention actuelle du service postal par le chemin de fer. Ce rapport recommande que la subvention soit proportionnée aux prix exigés par les chemins de fer pour le transport du fret, en ayant égard à la différence qui existe entre le transport par des trains de voyageurs ou par des trains de fret, à la permanence du service postal, et autres considérations de même nature; et le soussigné en est venu à la conclusion que le principe sur lequel est basé ce rapport est celui que l'on doit suivre à l'égard du Grand Tronc de même que pour toute autre voie ferrée.

Le maître-général des postes qui a fait ce rapport, et ses collègues qui l'ont adopté et mis à exécution, étaient alors les représentants de ce parti politique opposé à celui aujourd'hui au pouvoir et que représentent les conseillers actuels de Votre Excellence; mais le soussigné se fait un devoir de reconnaître que ses investigations dans toute cette affaire lui ont démontré qu'à part de l'historique des réclamations du Grand Tronc, et après avoir revendiqué le principe sur lequel lui paraît appuyé le rapport en question, il ne lui restera guère qu'à recommander l'application de ce principe, à suggérer quelque augmentation future dans les prix du service, et à passer en revue les arguments à l'aide desquels les agents de la compagnie cherchent à établir son droit à une compensation que le principe en question serait loin de justifier.

Les discussions qui ont précédé le rapport de 1858 et qui ont eu lieu de temps à autre entre le maître-général des postes et autres membres du gouvernement et les officiers du Grand Tronc et d'autres compagnies, ont eu lieu de vive voix; celles que le soussigné a eu à prendre en considération étaient écrites, et c'est pourquoi son rapport sera beaucoup plus long que celui que son prédécesseur a soumis au gouvernement avant que les taux actuels fussent fixés. Son but est d'arriver à bien établir certains points beaucoup débattus jusqu'ici et d'éclaircir les autres, afin qu'il soit possible d'en venir à des conclusions plus certaines et plus exactes lorsqu'il s'agira de faire de nouvelles investigations à

ce sujet. Le soussigné est aussi d'avis que plus son rapport sera complet, moins il donnera de prise à une critique injuste et déloyale, s'il est publié. Il ne se flatte pas qu'il sera sans inexactitudes, mais bien d'avoir fait de son mieux pour qu'il en soit exempt, et il espère que les inconvénients qui peuvent résulter d'un rapport très-circonscrit seront rachetés par les avantages qui en découleront.

Il faut d'abord s'occuper de la nature du service postal rempli par la compagnie. Partie de ce service se fait par les trains ordinaires de voyageurs, partie par les trains mixtes (trains de fret accompagnés d'un char de voyageurs), et partie par les trains spéciaux organisés à la demande du département des postes. Ces trains spéciaux, cependant, ne sont employés qu'en certaines circonstances au transport des malles hebdomadaires venant et à destination de l'Europe, et pour ce, le département des postes a jusqu'ici accordé à la compagnie le prix qu'elle a demandé. Il est entendu que le présent rapport n'a trait à aucun service spécial que le Grand Tronc pourra faire à l'avenir, mais seulement au service postal ordinaire.

Quant à l'espèce de service rendu, il est en outre à observer que le département des postes se réserve le droit d'employer ceux des trains ordinaires de la compagnie qui conviennent le mieux au service postal. Sur une partie de la voie, les malles sont acheminées deux fois par jour, et sur une autre partie, une fois. Sur une troisième partie, toutes les malles sont expédiées par les trains exprès ou de voyageurs de la compagnie, et sur une autre partie quelques-unes sont acheminées par les trains mixtes. Pour une partie du service, un char-poste est employé et les malles y sont sous les soins d'un commis de la poste, tandis que pour l'autre des malles closes sont acheminées par quelques-uns des trains de la compagnie, sur les chars ordinaires des bagages et sans commis de la poste chargé d'en prendre soin. Sur quelques parties de la voie, le service est plus important que sur d'autres, et il importe de donner ici quelques détails sur ces différences.

La voie entre Montréal et Richmond (72 milles), et de là jusqu'à Sherbrooke (25 milles), était ouverte à la circulation avant la formation de la compagnie; de là jusqu'à la ligne frontière (30 milles), elle était aussi ouverte à la circulation, et la partie entre Richmond et Québec (96 milles), qui complète la section de Québec à Montréal du chemin de fer Grand Tronc, fut ouverte en novembre 1854. La section centrale et la plus importante du chemin de fer, c'est-à-dire, de Montréal à Toronto (333 milles), fut terminée en 1856; les sections à l'ouest de Toronto (190 milles) furent achevées en 1859, et la section de Québec à la Rivière-du-Loup (126 milles), en 1860. (Voir le rapport des commissaires des chemins de fer pour 1859 et 1860, tableau No. 2.)

Généralement, et pendant les quatre premières années qui suivirent l'ouverture de la section centrale, deux trains de voyageurs par jour faisaient le trajet entre Montréal et Toronto,—l'un la nuit et l'autre le jour—dans l'espace de 14 et 16 heures, et les malles étaient acheminées par les deux trains.

En 1861, cet arrangement fut changé par la compagnie; le train de jour de voyageurs ou exprès fut discontinué et remplacé par un train mixte et de jour pour les voyageurs et le fret. Le service ainsi établi se composait d'un train de nuit pour les voyageurs faisant le trajet dans à peu près le même espace de temps qu'auparavant, et d'un train mixte de jour mettant 36 heures à faire le trajet et s'arrêtant à Kingston. A l'exception de fréquents changements dans les heures d'arrivée et de départ, la compagnie maintint cet arrangement jusqu'au printemps de 1862, et les postes continuèrent à faire acheminer les malles par les deux trains.

Durant cette période, les trains de nuit entre Montréal et Toronto circulèrent en correspondance, généralement, avec les trains de Montréal à Québec, de sorte que nous avions chaque jour un train continu entre Québec et Toronto, dont le trajet était de 25 heures entre l'heure du départ et celle de l'arrivée. Le 1er mai 1862, le train de nuit sur la section centrale fut discontinué et remplacé par un train de jour exprès ou de voyageurs. Le deuxième train de jour continua à marcher tout en s'arrêtant à Kingston, comme auparavant. Ce nouvel arrangement, il faut le dire, était très-désavantageux à l'expédition de la correspondance. Sous le premier arrangement, une lettre de Montréal pouvait recevoir sa réponse de Toronto en quarante heures, mais il fallut alors quatre jours à l'échange d'une lettre entre ces deux villes. Comme il n'y avait pas alors de correspondance continue entre les trains de la section de Québec et ceux de la ligne de Montréal à Toronto, les retards qui éprouvait l'échange des lettres de Québec avec la partie ouest de la province étaient

encore plus considérables, car il fallait ordinairement une semaine pour avoir la réponse d'une lettre expédiée de Québec à Toronto. Cet arrangement, adopté pour la circulation des trains, fut maintenu jusqu'en mai de cette année, date où l'arrangement actuel fut adopté ou plutôt remis en vigueur, attendu qu'il existait en 1861. Deux trains de complet parcours circulent maintenant entre Montréal et Toronto, un de jour et l'autre de nuit, et font le trajet en 15½ heures environ.

Les trains de jour correspondent à Montréal avec les trains de nuit circulant entre Montréal et Québec, ces derniers étant composés des convois exprès et mixtes, et par cet arrangement nous avons obtenu un service postal quotidien et continu entre Toronto et Québec, lequel se fait dans environ 29 heures, soit en allant ou en venant. La durée du trajet est plus longue qu'en 1861, mais cela est dû à ce que le service sur la section de Montréal à Québec est aujourd'hui inférieur, comparativement à ce qu'il était alors; mais les lettres entre Montréal et Toronto peuvent maintenant s'échanger en 40 heures environ, et entre Québec et Toronto, en un peu moins de quatre jours.

Quant à la section de Montréal à Québec, laquelle fut ouverte en 1854, les changements faits par la compagnie à l'égard de ses trains ont été si fréquents et si variés dans les heures d'arrivée et de départ, dans la durée du trajet et dans les trains employés au transport des malles, qu'il est presque impossible d'entrer dans des détails sur le service postal pour cette partie-là. Il suffira de dire que durant la première année, des trains de nuit furent établis entre Montréal et Québec, mais ces trains furent changés ensuite, et le service postal sur le chemin de fer a été en grande partie fait par les trains de jour, lesquels partaient de bonne heure de l'une ou l'autre ville et n'arrivaient que tard dans l'après-midi, si bien que le temps des affaires se passait dans le trajet entre les deux villes. Depuis 1855, et pendant de courtes périodes, des trains de nuit ont circulé, et de temps à autre les changements faits aux heures des trains de jour ont donné aux malles l'avantage d'être expédiées et distribuées à des heures plus commodes que sous l'arrangement ordinaire.

Quelquefois aussi, les trains de Québec à Montréal circulaient de manière à correspondre avec les trains de l'ouest de Montréal, mais il était rare que cette correspondance fût directe. On dirait que la compagnie, par le temps qu'elle choisissait d'ordinaire pour ses trains, considérait la voie de Montréal à Portland comme ligne principale, et celle de Québec comme un embranchement, cette dernière étant désignée comme rapportant peu de bénéfices. (Voir la lettre de M. Brydges du 21 juillet 1863.)

L'arrangement qui existe aujourd'hui, pour les trains de cette section, date du mois de mai (1863), et les malles sont maintenant acheminées de Québec à Montréal par un train mixte, qui part tous les jours à 6 heures p.m. et arrive à Montréal à 7 heures le lendemain matin, c'est-à-dire, à temps pour le train de jour de Toronto. De Montréal à Québec les malles vont jusqu'à Richmond par le train exprès de voyageurs allant à Portland. Ce train part de Montréal à 10.20 p.m., après l'arrivée du train de jour de Toronto, et à Richmond les malles pour Québec sont prises par un train mixte qui part de cet endroit après l'arrivée du train de voyageurs de Montréal, et arrive à Québec à 11 a.m. environ. Par cet arrangement, la compagnie a établi, pour les trains de la poste, une correspondance continue sur toute la ligne entre Québec et Toronto, et l'on est satisfait quant à cette partie; mais il n'y a pas de train par lequel on puisse expédier, en temps voulu, la correspondance entre Québec et Montréal, et durant l'été, le département est, en conséquence, obligé de faire acheminer les malles entre ces deux villes par les bateaux à vapeur.

Jusqu'à tout récemment, il ne circulait que des trains de jour sur la section ouest de Toronto; mais lorsque des trains de nuit furent établis entre Montréal et Toronto, il y eut généralement correspondance entre les trains à l'ouest de Toronto, et les arrangements pour les trains de cette section n'ont pas été changés aussi souvent que sur aucune des autres parties du Grand Tronc. Depuis quelque temps, deux malles par jour sont acheminées entre Toronto et London, et une par jour par l'embranchement de Ste. Marie à Sarnia.

La section de Québec à la Rivière-du-Loup a été ouverte à la circulation en 1860, et les malles ont été acheminées sur cette voie par les trains mixtes qui partent de la Rivière-du-Loup le matin et de Québec l'après-midi. Ils parcourent ordinairement cette distance (126 milles), en allant ou en venant, en sept heures.

Le tableau suivant fera mieux connaître la circulation sur le chemin. Il a été compilé sur les rapports des inspecteurs des postes, et fait connaître, autant que la chose a pu être établie, la nature du service actuel, et le nombre de milles parcourus annuellement

par les trains de la malle. Ce calcul a pour donnée que le service est en moyenne le même pour toute l'année. Les trains mixtes ne circulent qu'un peu plus vite que les trains de fret. La vitesse de ceux désignés dans ce tableau comme trains-poste est moins grande que celle des trains exprès et plus grande que celle des trains de fret. Les convois désignés comme trains-poste ont ordinairement toujours eu un ou plus d'un char pour le fret.

Section du chemin de fer.	Milles.	Désignation des trains.	Nombre de milles parcourus annuellement par les trains-poste.				Nombre de milles parcourus par les trains.			
			Trains de voyageurs.		Trains mixtes		Trains de voyageurs.		Trains mixtes	
			Avec bureau de poste ambulant.	Sans bureau de poste ambulant.	Avec bureau de poste ambulant.	Sans bureau de poste ambulant.	Avec bureau de poste ambulant.	Sans bureau de poste ambulant.	Avec bureau de poste ambulant.	Sans bureau de poste ambulant.
Québec à la Rivière-du-Loup }	126	1er. Train-poste..... 2nd. Mixte, 3 fois par semaine; on n'envoie pas de malles par ce train.	78876				126 Aller et ret.			
Québec à Richmond..... }	96	1er. Exprès de voyageurs ..... 2e. Mixte .....		60096			96 Aller et ret.		96 Aller et ret.	
Montréal à la frontière .....	127	1er. Exprès ..... 2e. Mixte ..... 3e. Mixte. Les malles sont envoyées par ce troisième train jusqu'à Richmond en allant (72)	79502		79502		127 Aller et ret.		127 Aller et retour.	72 Aller.
Montréal à Toronto..... }	333	1er. Exprès ..... 2e. Exprès ..... 3e. Mixte. On n'envoie pas de malles par ce train.	208458				666 Aller et retour.			
Toronto à London..... }	129	1er. Train-poste .... 2e. Exprès ..... 3e. Exprès. On n'envoie pas de malles par ce train.	75120		75120		120 Aller et ret.		120 Aller et retour.	

Section du chemin de fer.	Milles.	Désignation des trains.	Nombre de milles parcourus annuellement par les trains-poste.				Nombre de milles parcourus par les trains.				
			Trains de voyageurs		Trains mixtes		Trains de voyageurs.		Trains mixtes		
			Avec bureau de poste ambulant.	Sans bureau de poste ambulant.	Avec bureau de poste ambulant.	Sans bureau de poste ambulant.	Avec bureau de poste ambulant.	Sans bureau de poste ambulant.	Avec bureau de poste ambulant.	Sans bureau de poste ambulant.	
Ste. Marie à } Sarnia..... }	70	1er. Mixte..... 2e. Exprès..... 3e. Exprès (pas de malles).....	26918		16902						
Total du nombre de milles parcourus par les trains, (annuellement)....	872		677332	135216	156500	22536					

Ainsi ce tableau porte le nombre de milles parcourus annuellement par les trains de voyageurs qui ont un char-poste, à ..... 677,832  
 Par les trains mixtes qui ont un char-poste, à ..... 156,000

Total pour les trains qui ont un char-poste..... 833,832  
 Le nombre de milles parcourus par les trains de voyageurs qui n'ont pas de char-poste, à ..... 135,216  
 Pour les trains mixtes qui n'ont pas de char poste, à ..... 22,536  
 157,752

Total du parcours..... 991,584

Le nombre de milles donné dans ce tableau est de 872, mais la longueur réelle du chemin n'est que de 866. Cette différence est due aux 6 milles de chemin de Québec à la Chaudière, qui forment partie des deux sections de Québec à Richmond et de Québec à la Rivière-du-Loup.

On doit aussi faire remarquer que le service postal sur les différentes sections du Grand Tronc est loin d'être partout d'une égale importance. Sur quelques-unes, les malles sont beaucoup plus considérables et donnent un plus fort revenu que sur d'autres. Les sections entre Sherbrooke et Montréal (101 milles), entre Montréal et Toronto (333 milles), et entre Toronto et Ste. Marie (98 milles), sont beaucoup plus importantes sous le rapport des malles qui y sont acheminées, et de ces deux sections, celle entre Montréal, avec ses 100,000 habitants, et Toronto, avec ses 45,000, a généralement des malles plus considérables que la section entre Montréal et Sherbrooke. Cela est dû, en partie, à ce que les relations commerciales entre les deux villes sont plus considérables, et en partie au plus grand nombre de villes et villages situés le long de la ligne.

Pendant la saison de navigation, l'embranchement de Québec à Richmond (96 milles) devient presque nul comme route postale, car les bateaux à vapeur voyageant entre Montréal et Québec transportent la plupart des malles. De plus, cette route traverse une section de la province qui n'est que peu habitée. Sur la ligne de Québec à la Rivière-du-Loup (126 milles), les malles que l'on y achemine sont peu considérables, et les dépenses auxquelles elles donnent lieu, ajoutées à ce que l'on paie maintenant au Grand Tronc, excèdent le montant brut du revenu postal que l'on en retire.

La dernière section du chemin, dans la direction ouest, c'est-à-dire, entre Ste. Marie et Sarnia (70 milles), est celle qui rapporte le moins à la poste. Il y avait une année



qu'elle était ouverte lorsque le département décida de s'en servir ; mais aujourd'hui même, pour ce qu'elle rapporte aux postes, on pourrait, sans grand inconvénient, s'abstenir de l'utiliser. C'est par le chemin de fer Grand Occidental qu'est acheminée la correspondance de cette partie de la frontière des Etats-Unis. La correspondance de Sarnia pourrait aussi être expédiée par le Grand Occidental, car celle des localités par où passe cette partie du Grand Tronc mérite à peine d'être mentionnée.

La section entre Ste. Marie et London (22 milles), est aussi peu importante au point de vue du service postal, et celle entre Sherbrooke et la ligne frontière (30 milles) n'est productive qu'en hiver, car elle est alors la voie de communication avec Portland, lieu du départ et de l'arrivée des paquebots-poste canadiens durant l'hiver.

A venir jusqu'à 1838, il n'existait en Angleterre aucune disposition légale à l'aide de laquelle l'on pouvait décider des questions semblables à la présente, dans le cas où le département des postes et une compagnie de chemin de fer n'auraient pas été d'accord quant à la somme de la subvention postale. Aux Etats-Unis, aucune disposition semblable n'existe encore, bien que le département des postes en ait fréquemment démontré la nécessité. La première fois (en 1838) que la législature anglaise fit une loi à ce sujet (1 et 2 Vic., chap. 98, sec. 16 et 17), l'arbitrage ordinaire fut prescrit pour le règlement de questions analogues. En vertu de cette loi, le département des postes et le chemin de fer ont le droit de choisir chacun un arbitre, et ces deux arbitres d'en choisir un tiers. Ainsi qu'on le verra plus loin, ce moyen mis en pratique n'a pas obtenu de résultats satisfaisants, et le parlement canadien a pourvu autrement au règlement de ces questions en investissant le gouverneur en conseil du droit de les décider,\* et en ce faisant, son intention évidente était de protéger la province, par l'établissement de dispositions appropriées aux circonstances, contre les prix exorbitants qui peuvent être demandés pour le service postal.

La loi canadienne applicable au cas présent fait aujourd'hui partie de l'acte des chemins de fer de 1859, lequel stipule, conformément aux statuts précédents, que les malles de Sa Majesté seront transportées sur les chemins de fer à tels termes et conditions et en vertu de tels règlements que le gouverneur en conseil pourra établir. (*Statuts refondus du Canada*, p. 815).

Avant que le gouverneur en conseil eût rendu un arrêt fixant les taux, la plupart des chemins de fer transportaient les malles à des conditions arrêtées à la suite d'un accord, ou fixées par le département des postes et adoptées généralement par les compagnies. C'est ainsi que le chemin de fer Grand Occidental, qui est de 345 milles et qui fut ouvert en partie en novembre 1853, reçut \$310 pour transporter les malles entre Hamilton, les Chutes de Niagara et London, pendant les mois de novembre et décembre de cette année. Pour les trois mois suivants, ce chemin de fer demanda et reçut du département des postes \$30 par jour pour le transport des malles sur toute la ligne, depuis le Pont Suspendu jusqu'à Windsor. Ce taux équivalait à \$40.87 par mille de chemin de fer par année, pour le service par tous les trains. Plus tard, et dans les comptes qu'elle présenta en date du 1er avril 1854, la compagnie demanda \$100 par mille—le service se composant ordinairement du transport de deux malles par jour, en allant et venant. Le département refusa de payer ce taux qu'il trouvait trop élevé, et ne donna de temps en temps que des à-compte, jusqu'en janvier 1861, époque où le Grand Occidental fut crédité pour la période antérieure à la date de l'arrêt du conseil de septembre 1858, au taux de \$100 par année, et pour la période subséquente aux taux fixés par l'arrêt du conseil ; mais la compagnie continua à porter dans ses comptes, comme auparavant, le taux de \$100 par mille. Le service rempli se fait au moyen d'un chai-poste sur lequel se tiennent les commis chargés des malles.

\* 9 Vic., chap. 80, § 33.

9 Vic., chap. 81, § 34, 82, 47.

13 et 14 Vic., chap. 116, § 49.

14 et 15 Vic., chap. 51, § 22.

14 et 15 Vic., chap. 148.

16 Vic., chap. 37, § 2.

16 Vic., chap. 38, § 2.

16 Vic., chap. 39.

16 Vic., chap. 33, § 4.

Etc., etc.

Cette compagnie a transporté les malles américaines, pendant quelques années, moyennant \$30 par mille. (Voir le rapport du maître-général des postes des Etats-Unis, 1854, p. 7.) Ce taux fut ensuite porté à \$50 par mille, mais le soussigné ignore le motif de cette augmentation. Les malles transportées à ce prix sont plus considérables, cinq ou six fois plus, peut-être, que celles que nous faisons expédier par aucun de nos chemins de fer. Elles se composent de la correspondance de tout le nord-ouest, c'est-à-dire du Michigan, de l'Iowa, du Wisconsin, du Minnesota, etc., et exigent quelquefois, je crois, qu'un char complet soit affecté à ce service. Nos malles ne prennent que le tiers d'un char,\* et les deux autres tiers servent à l'express et aux bagages.

Le chemin de fer du Nord est de 97 milles, et lorsqu'il fut ouvert entre Toronto et Barrie (63 milles), la somme payée était de \$600 par année, ou environ \$9 52 par mille. Ce taux fut maintenu jusqu'en décembre 1854. Pour les quatre années suivantes, le chemin ayant été prolongé jusqu'à Collingwood (97 milles), la somme fut portée à \$5,200 par année, ou environ \$53.60 par mille, et pour ce montant on avait généralement deux services quotidiens. A dater du 1er janvier 1859, la subvention fut payée au taux fixé par l'arrêt du conseil. Il y a un char-poste sur ce chemin, et les malles ont été acheminées sous les soins de commis de la poste depuis le commencement du service.

Le chemin de fer de Montréal au lac Champlain se compose de deux sections, l'une de 44 milles entre Montréal et Rouse's Point, et l'autre de 40 milles entre Montréal et la ligne frontière, à Hemmingford, en tout 84 milles. La section de Montréal à St. Jean fut notre première ligne canadienne de chemin de fer. L'acte constitutif de la compagnie qui a construit cette voie est antérieur à la loi générale des chemins de fer, et ne renferme aucune disposition quant à la manière de fixer le prix de la rémunération pour le cas où le département et la compagnie ne seraient pas d'accord à ce sujet, mais l'on en est pas moins convenu d'un prix, dont la moyenne était de \$70 à \$78 par mille, lequel n'a pas changé pendant les 12 ans qu'a duré ce service sur ce chemin. Sur 44 milles de cette voie, le département fait faire un double service quotidien, aller et retour, et un service quotidien, aller et retour, sur les 40 autres milles. Un commis de la poste est parfois envoyé avec les malles sur ce chemin de fer, mais la plupart du temps elles sont expédiées sous les soins des serviteurs de la compagnie, lesquels se chargent en même temps de recevoir, livrer et échanger les malles. En 1862, la compagnie fit passer une loi pour amender son acte constitutif, laquelle renferme une clause à l'effet de mettre, pour la première fois, cette compagnie sur le pied des autres chemins de fer, quant au prix de son service postal, c'est-à-dire, pour qu'il soit déterminé par le gouverneur en conseil (25 Vic., chap. 57, sec. 10) ; mais comme la somme totale payée annuellement à cette compagnie est peu élevée—environ \$6,000—et que le sujet général de la subvention des chemins de fer est sous la considération du conseil, on n'a pas jusqu'ici jugé nécessaire d'attirer spécialement l'attention de Son Excellence en conseil sur la question de changer l'ancien taux de la subvention de cette compagnie.

Le chemin de fer de Prescott à Outaouais est de 54 milles, et les malles sont expédiées sur cette voie depuis le 1er janvier 1855, au prix de \$2,400 par année ou de \$44.45 environ par mille, le service postal se faisant une ou deux fois par jour, selon que les trains le permettent. Ce prix a été établi par un arrangement fait antérieurement à l'arrêt du conseil, mais il est aujourd'hui fixé par cet arrêt. Les malles, sous les soins d'un commis de la poste, sont transportées sur ce chemin dans un char-poste depuis le mois d'août 1855.

Le chemin de fer de London à Port Stanley est de 24 milles, et le prix du service postal sur cette voie, qui se fait deux fois par jour, a été fixé par un arrangement spécial fait depuis son ouverture en 1857, à \$967 par année, ou \$40 par mille. Il n'y a pas de commis de la poste sur ce chemin.

La compagnie du chemin de fer Grand Tronc a commencé à transporter les malles lorsqu'elle prit le contrôle du chemin de fer du St. Laurent à l'Atlantique, qui était alors ouvert de Montréal à Sherbrooke (97 milles), c'est-à-dire, le 1er juillet 1853. Avant cette date, le département des postes avait payé et la compagnie avait accepté les sommes sui-

vantes pour le transport des malles sur les différentes parties du chemin de fer à mesure qu'elles étaient ouvertes à la circulation :

Pour l'année expirée en mars 1852 (31 milles), \$600 pour un service quotidien, ou \$19.35 par mille par année ;

D'avril à juillet 1852 (72 milles), \$563.34 ;

Pour les mois de juillet et août 1852 (73 milles), \$306.26 ;

De septembre 1852 à juillet 1853 (97 milles), \$20,000 pour un service quotidien, ou \$24.74 par mille.

Peu de temps après qu'ils eurent pris le contrôle de cette voie ferrée, c'est-à-dire le 17 août 1853, les directeurs de la compagnie du Grand Tronc adoptèrent la résolution suivante : *Résolu*, que le maître-général des postes soit informé que cette compagnie consent " à transporter les malles par tous les trains ordinaires du chemin au taux de £27 10s. " par mille par année, y compris le passage du commis chargé des malles."

Au procès-verbal de l'assemblée qui adopta cette résolution, figurent les noms des directeurs présents : L'hon. John Ross, au fauteuil ; les honorables MM. James Morris, F. Hincks, M. Cameron, Peter McGill, C. F. Whitmore, *éc.*, B. Holmes, *éc.*, W. H. Ponton, *éc.*, le colonel Taché et le capitaine Rhodes.

L'hon. James Morris avait été maître-général des postes jusqu'au 16 août 1853, et l'hon. M. Cameron avait accepté cette charge le 17 août, le jour même de cette assemblée. L'intimation verbale que le maître-général des postes se trouva recevoir par le fait de sa présence, paraît être la seule qu'il ait reçue, car on n'a pu trouver de communication écrite à ce sujet dans aucun des départements publics, et il appert qu'il ne s'en trouve pas non plus dans les archives de la compagnie. Nul rapport écrit au sujet de cet offre n'a été fait par le maître-général des postes au gouverneur en conseil ; aucun arrêt n'a été rendu par le conseil, et il n'existe aucune lettre ou intimation écrite annonçant l'acceptation de cette offre ou le consentement au prix demandé. Le soussigné n'a aucun doute que l'on a dû parler de cette résolution aux membres du gouvernement aussitôt après son adoption, mais il n'a rien trouvé qui indique qu'elle fût connue du gouvernement ou d'aucun de ses membres ou officiers avant le mois de mai 1855,—près de deux ans plus tard, époque où copie de la résolution fut transmise au département par M. Bidder, alors gérant de la compagnie. Le soussigné a appris du sous-maître général des postes que cette copie avait été transmise à la requête de son chef.

Dans une discussion avec M. Spence, qui était alors chef de ce département, au sujet de la subvention du service postal par chemin de fer, M. Bidder fit mention de cette résolution, dont le maître-général des postes demanda copie. Dans un rapport au conseil, daté du 1er octobre 1861, l'honorable M. Galt, alors ministre des finances, donne, il est vrai, le chiffre de \$110 comme étant le taux premièrement accepté par le gouvernement (livre bleu, p. 5), mais le soussigné n'a pu trouver aucune preuve de cette acceptation. Jusqu'en avril 1861, cependant, la compagnie a toujours fait ses comptes aux taux de \$110 par mille, mais elle n'en a pas présenté pour le second trimestre de cette année. Dans son compte pour octobre (troisième trimestre), le taux est le même, et elle n'en a pas présenté depuis. Le département des postes ne lui a pas donné crédit pour \$110 par mille, et les paiements qu'il lui a faits étaient à compte et proportionnés au taux de \$70 par mille pour un double service quotidien, c'est-à-dire celui fixé par l'arrêt du conseil.

Les sommes payées jusqu'en 1857 ont été comme suit :—

15 juin 1855, montant payé.....	£4,000
7 mai 1856, " " .....	2,500
12 déc. 1856, " " .....	5,000
24 jan. 1857, " " .....	3,000
28 sept. 1857, " " .....	4,000
26 oct. 1857, " " .....	8,000

Le 18 juin 1858, l'honorable Sidney Smith, alors maître-général des postes, fit un rapport au conseil qui donna lieu à l'arrêt du mois de septembre suivant. Cet arrêt se trouve en substance dans le rapport annuel du département des postes pour 1858. Ce rapport est inséré dans l'appendice des journaux de l'Assemblée Législative pour cette année-là, et voici celui fait au Conseil :

“ Le maître-général des postes a l'honneur de soumettre à la considération de Son Excellence le gouverneur-général en conseil, qu'il est fort important de régler définitivement le taux de la subvention qui doit être accordée aux voies ferrées de la province pour le transport des malles.

“ D'après une disposition générale de nos lois, tous les chemins de fer sont tenus de transporter les malles, mais la loi laisse indéterminée la rémunération, tout en l'assujettissant à la décision du gouverneur en conseil.

“ Le gouverneur en conseil n'ayant pas encore rendu de décision conformément à l'acte des chemins de fer, le département des postes n'a pas cru devoir y suppléer en acceptant les taux onéreux demandés par les principales lignes de chemin de fer, et cette question a dû rester pendante.

“ Le département ne s'était pas pressé de voir rendre cette décision, après la hausse générale dans les prix de toute chose que venait de ressentir la province, et quand notre système de chemin de fer, comparativement parlant, n'en était encore qu'à son début, parce qu'il ne trouvait pas l'occasion bien choisie pour cela ; car il était évident que le règlement final de cette question de dépense influerait grandement sur le coût général de l'entretien de cette branche du service public.

“ En attendant la décision du conseil à l'égard du prix auquel les chemins de fer devaient transporter les malles, le département en a placé sur chaque voie ferrée ouverte à la circulation, car il n'est pas laissé à l'option du département de se servir ou non des chemins de fer pour ce service. L'octroi d'une charte de chemin de fer équivaut à la concession du monopole dans le transport des malles sur la ligne de ce chemin ; car, dès qu'il est construit, les facilités ordinaires pour le transport de la malle disparaissent, et le département ne pourrait ensuite passer contrat pour son transport sur l'étendue du pays ainsi traversée à un prix approchant même de la moyenne de ceux du premier mode de transport, et il en est ainsi même dans les cas où il serait moins avantageux pour la correspondance d'être expédiée par chemin de fer.

“ De plus, l'adoption des chemins de fer pour le transport des malles a produit un effet tout particulier sur le service postal ; car, tandis que les voyageurs et les marchandises y gagnent, tant sous le rapport de la vitesse que dans la diminution des frais de transport, ce changement menace de faire peser sur le public une grande augmentation dans le coût du service postal, lequel se trouve nécessairement transféré, en vertu de leur charte, aux compagnies de chemin de fer.

“ Ce surcroît de dépense pour le département provient surtout de ce qu'il n'a pas été fait de disposition spéciale à l'effet de rendre pratique, pour le service postal, le transport par chemin de fer.

“ D'abord, les étapes d'un chemin de fer sont trop courtes pour donner le temps aux malles qu'il transporte d'être assorties aux stations, et comme il est indispensable qu'elles le soient, le département s'est vu obligé de se procurer les services d'une classe distincte de commis qui se tiennent sur les trains et remplissent ces devoirs pendant qu'ils sont en mouvement. Pour cela, il faut qu'une partie (un tiers environ) d'un char soit convertie en bureau de poste, et c'est la nécessité créée par ce mode de transport, c'est-à-dire, d'avoir un bureau sur ses trains, qui motive la compensation élevée que réclament les compagnies de chemin de fer. D'un autre côté, le chemin de fer ne pouvant pas, comme la diligence, échanger directement les malles aux bureaux de poste dans les villes, il faut au service postal un personnel dispendieux pour leur transport des bureaux aux stations. Cette dépense ainsi occasionnée équivaut, par année, sur les principales lignes de chemin de fer, à \$50 par mille, et, sans compter la subvention demandée par les compagnies, elle excède ce que coûtait le service postal par diligence. Sur le Grand Occidental elle double le chiffre des frais du service précédent.

“ Le prix demandé par les chemins de fer Grand Tronc et Grand Occidental est de \$110 et \$100 par mille par année. A ce transport les trains ordinaires seuls doivent servir, et pour l'échange des malles ils n'arrêtent qu'aux stations établies sur la voie pour leur commodité. Dans les conditions il n'est laissé aucun contrôle au département sur les trains qui servent au transport des malles, pas même en ce qui regarde la vitesse ou les heures de départ et d'arrivée.

“ En ajoutant à ce taux les frais ci-dessus de \$50 par mille, le service postal sur les principaux chemins de fer s'élèverait à £60,000 par année, chiffre considéré par le département comme disproportionné au revenu des postes. Les prix demandés par les

“ chemins de fer, excèdéraient de beaucoup ce que le public devrait être appelé à payer comme équivalent du coût du service aux chemins de fer.

“ Il est extrêmement difficile de préciser quel peut être le coût réel du transport par chemin de fer, afin de recommander ensuite quel taux doit être payé pour l'acheminement des malles; mais, après avoir soigneusement considéré le sujet et s'être procuré tous les renseignements possibles, le soussigné est d'avis que les taux suivants soient adoptés :

“ 1° Pour le transport quotidien, aller et retour, avec un bureau de poste ambulante installé pour cet objet, et occupant le tiers d'un char ordinaire, quarante piastres par mille par année sur les trains de nuit, et \$30 sur les trains de jour.

“ 2° Pour les malles expédiées par chemin de fer comme bagage et fret, et sous les soins de la compagnie ou d'un gardien envoyé par la poste, sans bureau de poste ambulante, et lorsque leur poids n'excède pas un quintal, deux centins par mille.

“ 3° Tout surcroît d'espace exigé par le bureau de poste ambulante en sus du tiers d'un char, ou tout nombre de voyages de jour ou de nuit en sus de ceux spécifiés par la première clause, ou tout surcroît dans le poids des malles acheminées en vertu de la seconde, sera payé proportionnellement aux taux y mentionnés.

“ En comparant le prix payé pour l'expédition des malles avec le tarif des chemins de fer, on verra que cet item de transport est constant et régulier, et qu'il diffère du fret ordinaire en ce qu'elles sont apportées, reçues et surveillées, une fois en route, par les serveurs des postes; et en outre, que le poids des malles, en moyenne, n'approche pas d'un dixième celui du fret qui serait voituré dans l'espace pour lequel paie le département des postes.

“ Sur le Grand Occidental, le fret est voituré à des taux équivalant à plus de \$20 par mille par année pour le tiers d'un char, et sur le Grand Tronc, à des taux moins élevés et variant de \$10 à \$20 par mille.

“ Il est vrai que les malles sont transportées sur des trains de voyageurs et non par les convois de marchandises, et que la différence entre ces deux vitesses est à considérer; mais si l'on s'arrête aux faits plus haut signalés à l'égard du service postal par chemin de fer, le soussigné pense que les taux ci-dessus recommandés, et qui excèdent en moyenne de 75 pour cent ceux ordinairement exigés pour le voiturage du fret, seront considérés comme une ample compensation des avantages que doit trouver le public dans l'expédition des malles par les trains de la plus grande vitesse.”

Le rapport suivant, fait par le comité du conseil exécutif à ce sujet, est daté du 10 septembre 1858 :

“ Vu le rapport de l'honorable maître-général des postes du 18 juin 1858, soumettant à la considération de Votre Excellence en conseil qu'il est fort important de régler définitivement le taux de la subvention qui doit être accordée aux voies ferrées de la province, et recommandant l'adoption des taux suivants :

“ 1° Pour le transport quotidien, aller et retour, avec un bureau de poste ambulante installé pour cet objet, et occupant le tiers d'un char ordinaire—

“ Quarante piastres par mille par année sur les trains de nuit;

“ Trente piastres par mille par année sur les trains de jour.

“ 2° Pour les malles expédiées par chemin de fer comme bagage ou fret, et sous les soins de la compagnie ou d'un gardien envoyé par la poste, sans bureau de poste ambulante, et lorsque leur poids n'excède pas deux quintaux, deux centins par mille.

“ 3° Tout surcroît d'espace exigé par le bureau de poste ambulante en sus du tiers d'un char, ou tout nombre de voyages de jour ou de nuit en sus de ceux spécifiés par la première clause, ou tout surcroît dans le poids des malles acheminées en vertu de la seconde, sera payé proportionnellement aux taux y mentionnés.

“ Le maître-général des postes pense que les taux ci-dessus recommandés, et qui excèdent en moyenne de 75 pour cent ceux ordinairement exigés pour le voiturage du fret, seront considérés comme une ample compensation des avantages que doit trouver le public dans l'expédition des malles par les trains de la plus grande vitesse (les trains de voyageurs).

“ Le comité recommande l'adoption du rapport du maître-général des postes.”

Le rapport fut approuvé par Son Excellence en conseil le 17 septembre 1858. L'honorable M. Cartier, l'avocat de la compagnie du Grand Tronc, était alors premier ministre, et l'honorable M. Ross, président de la compagnie, était en même temps président

du conseil exécutif et chef du parti du gouvernement dans le Conseil Législatif. Dans une lettre officielle adressée au secrétaire provincial le 29 novembre 1862, M. Watkin, qui devint ensuite le président de la compagnie, dit que M. Ross, lors de la discussion de l'arrêt du conseil de 1858, protesta contre les taux accordés, qu'il trouvait tout-à-fait insuffisants, mais sans s'opposer, toutefois, formellement à la proposition, et cela, ajoutée avec naïveté M. Watkin, parce que "malheureusement pour la compagnie du Grand Tronc il était membre du gouvernement d'alors."

On ne trouve rien dans le département qui indique qu'un avis formel de cet arrêt ait été communiqué à la compagnie, et le soussigné n'a pas eu non plus connaissance que les agents de cette dernière aient affirmé quelque part qu'elle n'en avait pas été informée, mais il importe peu que cet avis ait été ou non formel.

Dans le rapport du ci-devant maître-général des postes, l'honorable M. Foley, du 29 octobre 1864, on lit ce qui suit au sujet de nos transactions avec la compagnie :

"Le 13 novembre 1858, le sous-maître-général des postes informa l'assistant-secrétaire de la compagnie du Grand Tronc du fait que le conseil avait, par un arrêt, réglé la rémunération qui devait être payée à l'avenir aux compagnies de chemins de fer pour service postal, et leur promit de leur communiquer les termes précis de cet ordre sous un jour ou deux. Chose étrange, le département se trouve aujourd'hui incapable de prouver que cette promesse ait été exécutée. On ne peut découvrir aucune copie de lettre informant régulièrement la compagnie du contenu de l'arrêt du conseil. On sait, néanmoins, que la compagnie a reçu verbalement pleine information de ce qui avait été décidé. Son président était alors président du conseil, et son avocat, l'honorable M. Cartier, occupait un siège à l'assemblée du conseil dont il est question.

"Ainsi donc, quoi qu'il n'y ait pas de preuves documentaires qui montrent que la compagnie a vraiment été informée du taux qui lui était alloué, il y a présomption parfaitement satisfaisante que ses directeurs et gérants ont reçu cette information."

L'on peut ajouter que cette présomption n'est pas moins fondée que celle sur laquelle la compagnie insiste, en affirmant que ceux des membres du gouvernement de 1853 qui n'étaient pas directeurs de la compagnie, ont dû être informés de la résolution passée par la compagnie cette année-là.

Après cet arrêt du conseil, la compagnie fut créditée comme suit, à compte du service postal, par le gouvernement d'alors :

13 novembre 1858.....	\$50,000 00
21 février 1860.....	18,000 00
5 mars 1860.....	60,000 00
25 janvier 1861, pour tous les services, ordinaires et spéciaux, jusqu'au 31 décembre 1860.....	113,144 89

Par ce dernier paiement, il était alloué \$110 par mille jusqu'à la date de l'arrêt du conseil, ou plutôt jusqu'au 5 octobre suivant, et les taux spécifiés par l'arrêt du conseil devaient compter de cette dernière époque. On ne voit pas que le conseil ait rendu d'arrêt accordant cette allocation de \$110, à venir jusqu'à septembre 1858, mais il appert qu'il a été donné crédit pour ce chiffre à cette époque particulière en vertu d'un arrêt du conseil du 24 décembre 1860. A cette époque, le Grand Tronc et d'autres compagnies de chemin de fer étaient endettées envers la province, et l'arrêt autorisa "le maître-général des postes à porter au crédit de chaque compagnie de chemin de fer tous les deniers provenant du service postal et à les inscrire en même temps au débit de la créance du gouvernement à compte de tout service rendu." Ainsi qu'en fait mention le sous-maître-général des postes dans sa lettre insérée dans le livre bleu déjà cité : "En faisant le compte, il avait été décidé d'accorder toute la somme demandée par la compagnie du Grand Tronc jusqu'à la date de l'arrêt du conseil de septembre 1858, le maître-général des postes ayant bien voulu recommander, tout en maintenant le droit conféré par la loi à l'exécutif de fixer les taux du service postal, que l'on n'objecta pas à la réclamation faite."

Le soussigné présume que c'est du crédit ainsi donné dont parle le maître-général des postes dans les lignes suivantes de son rapport du 29 octobre 1862 : "Personne ne nie que le taux convenu ait été de \$110 par mille. \* \* \* \* La compagnie a rendu ses comptes sur cette base, le département l'a payée en entier d'après les comptes produits par elle, et il n'y a rien de plus à dire la-dessus."

Le soussigné, cependant, a constaté que les paiements faits par le département en 1860 et depuis n'ont pas été faits directement à la compagnie du Grand Tronc, mais au receveur-général et en remboursement de certaines avances à elle faites par le gouvernement et dont suit le chiffre :

2 février 1860.. .....	£65,000	0	0	stg.
25 juillet 1860.....	45,513	3	0	"
30 août 1860.....	5,000	0	0	"
28 février 1861.....	24,657	10	8	"
	£140,170	13	8	

Ou \$682,163 25

Ci-suivent les sommes payées par le département à compte de ces avances :—

21 février 1860, comme ci-dessus.....	\$ 18,000	00
5 mars 1860.....	60,000	00
25 janvier 1861.....	113,144	89
30 " 1862, pour complet paiement du service postal ordinaire et spécial jusqu'à septembre 1861, estimé, à défaut des comptes de la compagnie, à.....	60,000	00
30 décembre 1862, pour complet paiement du service postal ordinaire et spécial jusqu'à septembre 1862, estimé, à défaut des comptes de la compagnie, à.....	60,000	00
	\$311,144	89

Pour le service rapporté comme ayant été fait par les trains ordinaires de la compagnie, l'on ne peut découvrir qu'il ait été demandé plus de \$110 avant 1861. On a déjà dit que la compagnie avait présenté des comptes à ce taux jusqu'en octobre 1861; mais dans un mémoire en date du 30 juillet de cette année transmis par les directeurs (ceux de Londres) de la compagnie à Sir Edmund Head, alors gouverneur-général de la province, se trouve la " proposition de la demande à la législature canadienne de capitaliser en une somme d'un million et demi sterling de bons provinciaux, les paiements à faire à la compagnie pour le service postal et militaire durant les 25 ou 30 prochaines années." Comme on le voit, ce mémoire parle du service militaire et postal, mais le service postal était le seul que l'on prétendait faire pour la forte somme demandée. (Voir livre bleu, p. 5, aussi, le rapport de M. Watkin aux directeurs de Londres, en date du 2 décembre 1861). Cette somme équivalait à \$600 ou \$700 par mille par année, et l'exigence de cette réclamation comparée à tous les taux précédents a été une des principales causes du retard apporté à la décision relative à l'augmentation des taux établis en 1858. Plus tard, les agents de la compagnie affirmèrent qu'elle avait droit à un taux encore plus élevé que ne le comportait cette demande.

Le mémoire de la compagnie fut renvoyé à l'honorable M. Galt, alors ministre des finances, et dont le rapport sur ce sujet est daté du 1er octobre 1861. Ci-suit un extrait de ce rapport :—

" Le gouvernement, en agissant ainsi, croyait sans doute que la somme accordée était suffisante, et le soussigné est d'avis que, pour les facilités données au public, aucune réclamation comme celle qui est faite ne pourrait être favorablement reçue; mais, prenant en considération l'importance de maintenir intacte la réputation que s'est acquise la province pour sa libéralité, et de faire disparaître tout motif possible de plainte, le soussigné est aussi d'avis que le gouverneur en conseil devrait reprendre en considération la question de la subvention accordée au chemin de fer Grand Tronc pour le service postal, en exigeant en même temps de plus grandes facilités et l'exercice d'un plus grand contrôle sur les trains de la malle par le département des postes, de manière à rendre le service plus efficace et plus satisfaisant pour le public.

“ Les opinions du gouvernement et de la compagnie relativement au taux de rémunération diffèrent tellement, qu'il n'est guère probable que l'on puisse arriver à un règlement satisfaisant de la question par l'action du gouverneur-général en conseil seul, et le soussigné recommande, en conséquence, que la compagnie soit informée que le gouvernement est prêt à soumettre la question du taux de rémunération pour le service postal à l'arbitrage de trois personnes désintéressées.

“ Les arbitres auront le pouvoir de déterminer le montant qu'on devra payer annuellement pendant une période de cinq ans, et de soumettre à Son Excellence leurs vues relativement aux montants qu'on devra payer pendant des périodes de cinq années subséquentes jusqu'en 1890.”

Le comité du conseil exécutif adopta ce rapport, qui reçut l'approbation de Son Excellence le 2 octobre 1861. En déclarant que les vues du gouvernement et de la compagnie différaient au point de rendre impossible au gouverneur en conseil le règlement de la question, on pourrait inférer que, pour les motifs par lui mentionnés, un autre tribunal ne pourrait guère arriver à un règlement plus satisfaisant que le gouverneur en conseil.

Le jour suivant, le 3 octobre 1861, la proposition d'arbitrage fut communiquée à M. Watkin, alors commissaire surintendant du chemin de fer, et ce monsieur répondit le lendemain qu'il accédait à la proposition, mais cette réponse, dont suit une partie, dénotait ou semblait dénoter quelque répugnance.

“ Etant fermement convaincu que cette rémunération n'est pas proportionnée au service, je n'ai pu refuser de soumettre la question à un juste arbitrage; mais je dois vous faire remarquer que ce moyen de régler une affaire n'est jamais prompt, et que tout retard pourrait avoir des conséquences qui, en face de complications politiques et des besoins actuels du commerce, mériteraient le nom de désastre.

“ Si cela est possible, ces conséquences seront évitées, mais je ne puis fermer les yeux sur les faits qui, chaque jour, viennent à ma connaissance.

“ Cependant, après ces observations que j'ai cru devoir faire, il ne me reste qu'à accepter la décision de Son Excellence en conseil, qui veut que la rémunération pour le service postal soit établie par un arbitrage, et je prends la liberté de vous désigner M. J. W. Brooks, de Boston, comme arbitre de la compagnie, tout en vous priant de me faire connaître sans retard le nom de l'arbitre du gouvernement, afin que ces messieurs choisissent un tiers-arbitre et qu'ils puissent procéder le plus tôt possible.”

M. Brooks est le président du chemin de fer central du Michigan.

Quelque temps après, l'honorable George Moffatt, négociant de Montréal, fut nommé arbitre de la province, et il appert qu'il y eut des pourparlers quant à savoir qui serait le troisième arbitre au lieu d'un tiers-arbitre choisi par les deux autres, comme cela se fait en Angleterre,—arbitrage que toutes les autorités postales anglaises représentent comme très-défectueux.

Le 7 mars 1862, le secrétaire-provincial envoya une lettre à la compagnie, l'informant que Son Excellence en conseil était prête à donner son concours à la nomination de l'honorable juge-en-chef Draper ou de l'honorable juge Richards comme troisième arbitre. Le 21 avril 1862, les agents de la compagnie transpirent aux arbitres un exposé de sa réclamation, accompagné d'une variété d'autres documents pour la plupart publiés depuis par ordre de la législature. Le 17 mai, M. Watkin, par la lettre suivante, informa le gouvernement que la compagnie acceptait M. Draper comme troisième arbitre :

CHEMIN DE FER GRAND TRONC DU CANADA,  
Québec, 17 mai 1862.

MONSIEUR,—J'arrive aujourd'hui d'Angleterre, où j'ai eu l'occasion de consulter le président et les directeurs du Grand Tronc qui résident en ce pays, au sujet de la nomination du troisième arbitre dans l'affaire de la rémunération du service postal rempli par la compagnie pour le gouvernement canadien.

Bien que les actionnaires et porteurs de bons de la compagnie (et pour eux les résultats de l'arbitrage sont d'une importance vitale) aient espéré que le gouverneur-général en conseil consentirait à la nomination d'une personne de position également élevée, mais étrangère au pays, je n'en reçois pas moins d'eux l'instruction d'accepter l'honorable M.



le juge-en-chef Draper comme tiers-arbitre dans cette affaire, conformément aux conditions de l'arrêt du conseil et de la lettre officielle que j'a reçue en octobre dernier.

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

(Signé,) EDWARD WATKIN,  
Commissaire-surintendant.

L'honorable C. Alleyn,  
Secrétaire provincial, Québec.

Trois jours après la date de cette lettre, c'est-à-dire, le 20 mai, le gouvernement qui avait pour chef l'honorable G. E. Cartier, résigna à la suite d'une défaite sur une de ses mesures importantes, et le parti qui constituait depuis plusieurs années l'opposition monta au pouvoir. Bon nombre de membres de ce parti s'étaient opposés au renvoi de la réclamation du Grand Tronc à un arbitrage, et demandait que l'on se conformât à la loi conférant au gouverneur en conseil le droit de décider en pareil cas. Trois jours après la résignation du ministère et la veille de l'assermentation de l'autre, savoir, le 23 mai, les deux arbitres en premier lieu désignés écrivirent au maître-général des postes à Québec, lui indiquant sur quels services ils se proposaient de baser le montant de la subvention, et lui demandant des instructions au sujet des modifications que l'on voudrait apporter dans le cas où les services désignés ne seraient pas satisfaisants.

Le 24 mai, le nouveau cabinet prêta serment. Le 26, le secrétaire-provincial du nouveau gouvernement signa la lettre officielle ordinaire accusant réception de celle de M. Watkin, et le lendemain, le sous-maître-général des postes répondit à la lettre des deux arbitres.

Quinze jours plus tard, c'est-à-dire le 9 juin, le sous-secrétaire-provincial communiqua à M. Draper que les arbitres avaient été nommés et que c'était "le désir de Son Excellence et de la compagnie qu'il agit comme troisième arbitre." Le même jour, et après que Son Excellence eût sanctionné un nombre de projets de loi, et entre autres un acte demandé par la compagnie pour valider et faciliter le compromis convenu entre elle et ses différents créanciers, le parlement fut prorogé. Mais, par une des sections de cet acte—la 39<sup>me</sup>—il est expressément déclaré qu'il n'aura aucun effet avant d'avoir été accepté par les deux tiers, en nombre et en valeur, des porteurs de bons et actionnaires de la compagnie. Le 11 du même mois de juin, M. Draper répondit à la lettre du sous-secrétaire en lui annonçant qu'il consentait à agir comme troisième arbitre.

Ce qui précède indique, quelle que fut l'opinion des membres du nouveau gouvernement à l'égard du renvoi de cette affaire à un arbitrage, au moins quelques-uns d'entre eux ne jugèrent pas d'abord nécessaire ou à propos d'y mettre fin, vu que l'on était déjà avancé avec des mesures préliminaires, et le gouvernement ne s'en mêla pas non plus tant que son attention ne fut pas attirée sur l'illégalité d'un arbitrage non autorisé par la loi. Les élections des nouveaux ministres furent terminées vers le 23 juin, et c'est à leur retour au siège du gouvernement qu'ils s'occupèrent pour la première fois de cet arbitrage. Le résultat de cette délibération est mentionné dans le rapport suivant d'un comité du conseil exécutif approuvé par Son Excellence en conseil, le 14 juillet 1862 :

"Le comité ayant pris en considération le rapport de l'honorable A. T. Galt, ex-ministre des finances, du 1er octobre 1861, sur un mémoire du bureau de direction de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc à Londres, reçu le 20 août, demandant une augmentation de la rémunération du service postal, et aussi la lettre du commissaire surintendant, M. Watkin, et l'ordre en conseil du 2 octobre 1861, approuvant le dit rapport et renvoyant la réclamation à un arbitrage de trois personnes désintéressées avec instruction d'établir la subvention à accorder annuellement pour une période de cinq ans, et de soumettre, pour l'information du gouverneur-général, un projet de subvention annuelle pour cinq autres années, c'est-à-dire jusqu'à 1890, le comité soumet respectueusement que renvoyer à un arbitrage cette affaire est contraire à la loi, le gouverneur en conseil ayant seul le droit de décider à l'égard de cette rémunération, et il recommande humblement que le dit ordre en conseil soit révoqué et qu'avis en soit donné sans délai à la compagnie du chemin de fer Grand Tronc."

“ Il recommande, en outre, que copie du présent arrêt du conseil soit expédiée à l'honorable Geo. Moffatt et à M. J. Brooks.”

Copie de cet arrêt du conseil fut transmise le 16 juillet au président de la compagnie et à MM. Moffatt et Brooks, et le même jour une lettre fut envoyée à M. Draper pour lui faire part de la décision de Son Excellence en conseil et l'informer que ses services comme tiers-arbitre devenaient, en conséquence, inutiles. M. Draper paraît n'avoir rien fait ni n'avoir été appelé à faire quoi que ce soit comme tiers-arbitre après avoir accepté sa nomination, tandis que les deux autres semblent s'être fréquemment réunis en son absence, et probablement avant sa nomination, et avoir discuté ensemble l'affaire soumise à leur décision. (\*)

Le 21 juillet 1862, l'honorable John Ross, qui était toujours président de la compagnie, mais non plus membre du conseil exécutif, et M. Brydges, le directeur-gérant, écrivirent une longue lettre au gouvernement, accusant réception de l'arrêt du conseil qui annulait l'arbitrage. Dans le cours de cette lettre, les signataires parlent de la proposition de l'arbitrage comme d'une promesse dont la non-exécution pouvait faire douter de la bonne foi du parlement et du gouvernement canadiens, et ils trouvent même à propos de taxer de “ violation de promesse ” l'arrêt du conseil qui annule l'arbitrage pour cause d'illégalité. Bien loin de s'être engagé à cet égard, le parlement n'a jamais, directement ou indirectement, autorisé cet arbitrage ; mais il a, au contraire, et plusieurs années auparavant, prescrit d'une toute autre manière le règlement de semblables affaires, prescriptions qu'il a toujours maintenues depuis et que connaissent très-bien les agents de la compagnie.

Cette prétendue violation de promesse ne pouvait être attribuée au nouveau gouvernement, puisqu'il n'avait fait que mettre fin à une manière de procéder inaugurée par son prédécesseur, mais non autorisée par le parlement, et qui, surtout, était en désaccord avec les lois existantes, et que, par conséquent, il aurait fallu faire sanctionner par la législature. Il ne paraît y avoir aucune raison constitutionnelle ou autre pour soutenir, après ce qui avait eu lieu, que l'ancienne politique du parlement à cet égard ne pouvait être maintenue, ou qu'un nouveau gouvernement n'était pas libre de se conformer aux dispositions expresses de la loi tant qu'il n'aurait pas plu au parlement de les révoquer.

À une assemblée qu'ils tinrent à Londres, le 8 octobre 1862, les actionnaires et porteurs de bons de la compagnie adoptèrent la même tactique que celle suivie par les officiers de cette compagnie en Canada, et passèrent des résolutions dans lesquelles il est parlé (entre autres choses) de révocation injustifiable, de mesure injuste et “ d'interprétation trop rigoureuse d'une loi pour empêcher que la réparation d'une injustice reconnue soit faite d'une manière qui devrait être considérée comme équitable tant pour la compagnie que pour la province,” d'un acte “ contraire à l'honneur du gouvernement d'un grand pays.” Plus loin, ils affirment que c'est sous l'espoir d'un règlement par arbitrage de la subvention postale de la compagnie pour un certain nombre d'années, et par la promesse d'une loi favorable à la compagnie, que la circulation a été maintenue sur la ligne à l'époque la plus rigoureuse de l'hiver précédent ; que les actionnaires et porteurs de bons ont consenti à des concessions importantes, et que les créanciers ont bien voulu composer. À l'égard de l'illégalité du renvoi de la question à un arbitrage, une des résolutions déclare qu'il n'y avait pas lieu de l'invoquer, vu les circonstances, et cela parce que le gouverneur en conseil pouvait adopter les calculs des arbitres et ordonner le paiement des sommes par eux indiquées comme dues. (Livre bleu, p. 61.) Le 3 août 1862, un mémoire de la compagnie contenant ces résolutions fut transmis à Son Excellence le gouverneur-général en conseil. Ce mémoire est signé par Thomas Baring, écuyer, en son nom et en celui de ses collègues, les directeurs de la compagnie à Londres, et comme président de ce corps et de l'assemblée qui avait passé ces résolutions, et par John Grant, écuyer, secrétaire de la compagnie.

Laisant de côté toute observation que l'on pourrait faire sur les accusations injurieuses que renferment ces documents, il convient, cependant, de faire remarquer tout le soin que l'on a pris pour démontrer que le montant de la subvention aurait dû être fixé par arbitrage plutôt qu'autrement. Quel peut donc être la raison pour laquelle on tient tant à ce mode de règlement ? Si c'est, comme cela s'est déjà vu en d'autres circonstances, parce que

(\*) Voir la lettre de M. Brooks du 30 juillet 1862—Livre bleu, p. 46.

les actionnaires et porteurs de bons espéraient retirer plus de la province par ce moyen que par un autre, il fallait qu'ils se fussent attendus à recevoir plus qu'il ne leur était dû réellement, et ils auraient certainement dû songer qu'ils n'avaient aucun droit à cette espérance qui, indépendamment d'autres motifs, portait en elle-même la condamnation de l'arbitrage, et, au point de vue de la morale et de l'équité, la justification du nouveau gouvernement d'avoir fait cesser cet arbitrage.

Si, d'un autre côté, l'empressement de la compagnie à vouloir régler cette affaire (ainsi que semble l'indiquer la lettre du président et du directeur-gérant du 21 juillet 1862) a pour raison que la rémunération serait moins exposée à être changée si elle était fixée par des arbitres plutôt que par un "gouvernement qui peut changer d'année en année," il est évident que dans le cas où la compagnie désirerait cette stabilité, un arrêt du conseil pourrait fixer la durée de la subvention tout aussi bien que des arbitres. Ou encore, si l'on croit que les décisions que pourront rendre de temps à autre différents arbitres seront plus uniformes que pourraient l'être celles de différents gouvernements, à cela on peut opposer que l'expérience a partout démontré qu'il n'y avait pas de tribunaux dont les décisions fussent moins uniformes que celles de différents conseils d'arbitrage. Cependant, si le désir manifesté par la compagnie en faveur d'un arbitrage repose sur la crainte qu'il ne lui sera pas fait justice si le gouverneur en conseil se charge de fixer les taux de la subvention, il ne reste alors qu'à regarder une pareille crainte, sinon comme injurieuse, au moins comme non-fondée. Les arbitrages entre égaux ont souvent été injustes pour l'une ou l'autre des parties; mais il est extrêmement rare qu'un gouvernement, soit en Angleterre ou ici, ait agi injustement et de propos délibéré envers ceux qui avaient de justes réclamations à faire valoir auprès de lui,—et la chose serait à peu près impossible à l'égard d'une compagnie aussi puissante que celle du chemin de fer Grand Tronc. L'on peut, dans le présent cas, affirmer avec certitude que nul gouvernement canadien ne sera mieux disposé que celui-ci à traiter cette compagnie d'une manière équitable, et cela avec autant d'habileté qu'en pourraient avoir les arbitres. Tout le pays est d'avis que le Grand Tronc doit être équitablement rétribué pour le service postal qu'il fait, et tout gouvernement sera à ses yeux justifiable de lui accorder la subvention à laquelle il a réellement droit.

Quant à ce que suggère la compagnie, que l'on aurait pu obvier à l'illégalité du renvoi à un arbitrage par un arrêt du conseil confirmant la décision des arbitres, il suffira de dire que par ce moyen on ne se serait conformé à la loi qu'en apparence, c'est-à-dire en en violant l'esprit et l'intention. Le parlement a décrété qu'il y aurait des arbitrages pour décider sur les difficultés qui peuvent survenir entre le gouvernement et des particuliers, mais non à l'égard de la subvention du service postal par chemin de fer; il a, au contraire, stipulé que le gouverneur en conseil doit fixer le taux de cette subvention. Si, encore, le moyen suggéré par la compagnie de laisser la décision de l'affaire à d'autres ou de la confirmer par un arrêt du conseil atteignait le but de la loi! mais le soussigné pense qu'en agissant ainsi le gouvernement manquerait à la fois au pays qu'il représente et aux lois qu'il est chargé de mettre à exécution; et pour se servir du même langage que la compagnie, "si une personne, d'après l'axiôme de droit, ne peut plaider sa propre erreur, il semblerait qu'un gouvernement qui représente l'honneur et la bonne foi d'un vaste pays ne devrait pas tirer avantage d'un point de droit," pour manquer à un devoir important que lui impose le pays par l'intermédiaire de son parlement.

L'on cite aussi l'acte passé à la demande de la compagnie, dans la session de 1862, comme étant basé sur la convention qu'il y aurait arbitrage, tandis qu'il n'est nullement question d'arbitrage dans cet acte, qui, ainsi qu'on l'a vu, ne devait avoir aucun effet avant d'être accepté par les deux-tiers en nombre et en valeur des actionnaires et porteurs de bons, lesquels n'ont consenti à sa mise à exécution qu'après que l'arrêt de révocation leur eût été communiqué.

Tout en croyant de son devoir d'interrompre les travaux des arbitres, le gouvernement désirait en quelque sorte que l'affaire en question fût décidée par un arbitrage si le parlement eût été prêt à sanctionner la modification qu'il fallait faire à la loi dans ce but, et c'est dans cette intention que fut rédigé l'arrêt du conseil adoptant un rapport du maître-général des postes, qui recommandait qu'une mesure fût présentée à la session alors prochaine du parlement à l'effet de renvoyer à des arbitres non seulement la présente réclamation, mais toutes celles qui concernaient le service postal; car il était impossible d'accorder un arbitrage au Grand Tronc sans donner à d'autres compagnies de chemins de fer le

même privilège toutes les fois que l'une d'elles aurait demandé pour le service postal plus que le gouvernement n'aurait cru juste de lui accorder.

Avec cette recommandation du maître-général des postes se trouvaient aussi les observations suivantes au sujet du taux de la subvention :—

“ Il est certain que le taux de \$70 par mille a été fixé par un gouvernement dans lequel la compagnie possédait de grands moyens d'influence; et il est certain aussi que cette somme n'a pas été fixée sous l'empire d'aucune disposition à déprécier les services de la compagnie, ou à faire tort aux intérêts de ses actionnaires.

“ Un gouvernement dont deux des membres étaient officiers de la compagnie ne peut guère être soupçonné de lui avoir été hostile dans les mesures qu'il adoptait, et pourtant c'est ce gouvernement-là même qui mettait de côté l'ancien taux de \$110 comme trop élevé, et qui fixait celui de \$70 comme représentant alors la valeur du service donné par le chemin de fer.

“ Un taux que le dernier gouvernement a établi sous l'empire de toutes les influences qu'y possédait la compagnie, peut fort bien, dans l'opinion du soussigné, être continué sans injustice sous le gouvernement actuel, au moins jusqu'à ce qu'on ait obtenu des informations précises qui facilitent la préparation d'estimés où l'on trouve plus de sérieux que dans ceux qui sont aujourd'hui devant le conseil. Il se peut que le taux actuel soit un peu trop faible : il se peut que le premier taux de \$110 soit plus juste; mais entre ces deux derniers taux et ceux demandés par les avocats des besoins de la compagnie, la différence est si grande que le soussigné se regarde comme justifiable d'adhérer à la somme fixée par son prédécesseur. Pour augmenter cette somme, il faudrait avoir de plus amples moyens d'arriver à une opinion éclairée sur le sujet que nous n'en possédons aujourd'hui.”

Le projet de loi que le gouvernement fit faire pour mettre à effet la recommandation de ce rapport renfermait des dispositions ayant pour but d'éviter les grandes difficultés qu'on a éprouvées en Angleterre par l'obligation où l'on est, là, de soumettre la nomination d'un tiers-arbitre aux deux arbitres. Admettant comme inévitable le système de l'arbitrage, les chefs du département des postes anglaises ont essayé de faire remettre en d'autres mains la nomination du tiers-arbitre. (Témoignages rendus devant un comité de la chambre des communes d'Angleterre en 1854, quest. 4,366.) On suggéra qu'elle fût laissée à un juge, ou à un juge auquel serait adjoint le président de la société des ingénieurs civils (*ib.* 4,388), ou à la chambre de commerce (*ib.* 3,824); mais les compagnies de chemin de fer s'opposèrent à tout changement, la loi existante étant pour elles plus avantageuse que ne pouvait l'être aucune autre. Le projet de loi ci-dessus mentionné conférait le pouvoir de nommer un troisième arbitre aux présidents des chambres de commerce de cinq de nos plus peuplées villes.

Le parlement s'assembla le 12 février 1863, et la mesure à l'état de projet fut présentée et lue pour la première fois le 18 mars; mais à sa seconde lecture elle fut jugée défavorablement par les députés des deux côtés de la chambre, car ils s'opposèrent à ce que l'autorité conférée depuis tant d'années par le parlement fût substituée à ce nouveau tribunal. Le montant énorme que cette corporation demanda tout-à-coup pour le service postal les avait indisposés, car ils refusèrent de faire l'expérience de l'arbitrage dans ces matières.

Le 12 mai 1863, la session fut prématurément terminée à la suite d'un vote de non-confiance donné quelques jours avant contre le ministère. Dans sa reconstitution, tous, excepté quatre de ses membres, se retirèrent et furent remplacés par huit nouveaux, y compris le soussigné. Le parlement fut ensuite dissout.

Cette reconstitution nécessita un changement de politique sur plusieurs points, et, tel que constitué aujourd'hui, le cabinet décida de laisser intacte la loi existante qui renvoie toutes ces affaires à la décision du gouverneur en conseil, les nouveaux membres attachant plus d'importance que les anciens au changement que l'on projetait de faire à cette fin. De là vient que maintenant la demande du Grand Tronc pour faire augmenter la subvention du service postal fait par lui va être soumise à la décision du gouverneur en conseil “après mûr examen.”

La somme à laquelle la compagnie dit avoir droit ou qu'elle consent à accepter pour le service postal, est diversement indiquée dans les documents présentés de temps à autre au nom de la compagnie. Pour le service ordinaire, ainsi que certains autres désignés comme “service spécial” et “service accessoire,” et estimés par M. Moffatt à \$40.13 par mille par année, M. Brydges, dans sa lettre au département (en date du 22 septembre

1862, livre bleu, p. 66.) offre d'accepter \$300 par mille, et il ajoute que "c'est un prix très-moderé, la compagnie le considérant réellement comme au-dessous de la valeur du service qu'elle offre de faire." M. Brooks, lui, a dit à M. Moffatt "que le taux devait être d'au moins \$300 par mille pour cette partie du chemin qui se trouve en Canada, mais que ce prix devait comprendre le service fait sur celle qui se trouve en-dehors de la province." A l'effet d'obtenir une prompte décision de l'affaire, la compagnie aurait consenti à diminuer le taux demandé jusqu'à \$250 par mille. (Livre bleu, p. 50.)

Cependant, la compagnie chercha à démontrer (livre bleu, pages 50, 86) que \$250 étaient bien au-dessous de la valeur du service actuel, et que (page 58 du livre bleu) \$500 ne seraient pas un prix excessif ni trop élevé; que le prix ne devrait pas être beaucoup moindre que le double de celui payé aux principales lignes de chemins de fer des Etats-Unis; que quatre des principales lignes américaines reçoivent chacune de \$200 à \$250 par mille, ce qui donne un total de \$850 pour les quatre; "que le Grand Tronc est au Canada ce que ces quatre lignes sont pour la partie des Etats-Unis qui s'étend au nord entre l'océan Atlantique et la vallée du Mississipi. Tout le service postal du Canada, au lieu d'être, comme aux Etats-Unis, divisé entre quatre lignes, est fait par une seule. La justice voudrait donc que le Grand Tronc fût payé en proportion de ces quatre lignes réunies (\$850 par mille), en tenant compte de plus du coût énorme du pont Victoria et des dépenses *extrà* que nécessite la rigueur du climat du Canada." (Voir le mémoire de M. Brooks, livre bleu, page 45; voir aussi le mémoire de la compagnie du 21 avril 1862, livre bleu, page 40, et le mémoire de M. Brydges du 13 août 1862, livre bleu, page 57.)

La compagnie fit en outre observer que les taux payés aux lignes irlandaises sont considérablement plus élevés que ceux payés aux lignes anglaises (voir le mémoire de M. Brydges du 13 août 1862, livre bleu, page 58, et le rapport du maître-général des postes du Royaume-Uni pour 1862), et que ces lignes irlandaises peuvent mieux servir de terme de comparaison que celles d'aucune autre partie du Royaume-Uni; que le prix payé à cinq des principales lignes de l'Irlande pour le service postal sont en moyenne de 3s. 2d. par mille; que si ce prix était donné pour les malles acheminées sur le chemin de fer Grand Tronc, il équivaudrait à environ \$760 par mille par année; mais qu'à cette somme, ainsi qu'à celle du prix payé aux Etats-Unis, devrait être ajouté un juste équivalent pour le coût du pont Victoria et la sévérité du climat de ce pays. (Mémoire de M. Brooks, livre bleu, page 45, et celui de M. Brydges du 13 août 1862.)

Quant à ce juste équivalent pour le coût du pont Victoria, et qui devrait être ajouté aux \$850 par mille selon l'argument fourni par les chemins de fer des Etats-Unis, on aux \$760, d'après celui fourni par les chemins de fer irlandais, l'on prétend que ce pont "a droit au moins à une compensation de £30,000 sterling par année pour les avantages qu'il offre au service postal du Canada."

Cette somme de £30,000 est celle que l'on dit que paie la Grande-Bretagne pour le pont de Menai, dont la construction a coûté, dit-on, un million de louis, tandis que le pont Victoria est donné comme ayant coûté un million et demi, ou cinquante pour cent de plus; mais, tout en disant que nous devrions payer "beaucoup plus que £30,000 par année" en considération du coût du pont Victoria, le montant de l'obligation que l'on veut nous imposer à cet égard semble excéder de 50 pour cent les £30,000, ou être de £45,000.

L'équivalent pour la sévérité du climat n'est pas spécifié, mais l'on prétend que cette sévérité ajoute beaucoup aux frais de l'exploitation durant l'hiver, et doit, je suppose, être une raison pour augmenter aussi de beaucoup le prix que nous devrions payer pour le service postal, en sus des \$760 par mille et de la somme demandée (£45,000 par année) pour le service du pont Victoria.

Il est dit de plus: "Et, en bonne justice, il faudrait encore ajouter une compensation en considération du petit nombre de voyageurs." (Livre bleu, page 43.)

Les agents de la compagnie arrivent aussi à former un chiffre également élevé en s'appuyant en partie sur ces considérations et en partie sur d'autres. Dans leur mémoire du 31 juillet 1862, ils affirment que la circulation des trains de voyageurs fait subir à la compagnie une perte réelle de \$250,000 par année, sans tenir compte de la détérioration de la route et du matériel roulant, ni de l'intérêt du capital. De cette détérioration il est fait un triste tableau dans ce mémoire (livre bleu, page 42) ainsi que dans celui de M. Brydges du 21 juillet 1863 (§ 9), tel que rectifié par sa lettre subséquente, mais de la

même date. M. Brydges semble porter à une somme au moins aussi élevée la perte sur cet item que celle des trains de voyageurs, ce qui fait en tout \$500,000, par année, ou peut-être plus, sans parler de l'intérêt du capital; et il déclare que ces trains de voyageurs circulent "uniquement pour les besoins du département des postes et nullement pour ceux du service des voyageurs." D'où il faudrait conclure que le département doit payer cette prétendue perte, et accorder aussi, sans doute, une indemnité à raison du "capital."

Après ce qui précède, il convient de rappeler ici la somme demandée par la compagnie pour ce service le 30 juillet 1861. Cette demande était à l'effet d'obtenir la capitalisation, à l'aide d'un million et demi sterling de bons provinciaux, des paiements qui deviendraient dus pour les services postal et militaire durant les 25 ou 30 prochaines années. Dans son rapport aux directeurs de Londres du 2 décembre 1861, M. Watkin parle de sa demande pour ce montant de bons provinciaux comme n'étant que pour le service postal, et il dit aux directeurs "que les services rendus au département des postes étaient et sont encore si grands et si dispendieux qu'ils méritent, à son avis, une rémunération plus élevée même que celle demandée." Cependant, l'intérêt annuel seul sur la somme demandée serait de £90,000 sterling, ou \$420,000, à part du fonds d'amortissement qu'il faudrait pour payer le capital du million et demi, disons en trente ans.

Les prétentions de cette réclamation sont certainement exorbitantes, car elle ne va à rien moins qu'à demander une somme annuelle dix ou vingt fois plus forte que celle demandée par la compagnie de 1853 à 1861. Elles ne tendent à rien moins qu'à exiger de nous un prix au-dessus des plus élevés que peuvent recevoir les compagnies de chemins de fer de la Grande-Bretagne ou des Etats-Unis. Le prix ne serait pas loin de la moitié du montant que paient les postes impériales (*Cyc. Com.*, p. 1558) à tous les chemins de fer du Royaume-Uni, ce qui n'est pas peu dire, attendu que les postes anglaises ont le plus grand revenu postal du monde, la correspondance qu'elles acheminent étant presque égale à toute celle du reste de l'univers (*Cyc. Com.*, pp. 1558 et 1562), et la construction des chemins de fer dont elles se servent ayant coûté plusieurs centaines de millions sterling. D'un autre côté, il n'y a pas de taxe sur les voyageurs en Canada, tandis que le trésor impérial reçoit des chemins de fer une taxe imposée aux voyageurs dont la somme s'élève presque au chiffre du montant payé dans le Royaume-Uni pour le service postal par chemin de fer. A part de la taxe sur les voyageurs, le revenu des postes anglaises est si considérable qu'après en avoir retranché les subventions aux chemins de fer et toutes les autres dépenses, il reste encore un million et quart sterling, tandis que le revenu net des postes de la province, une fois la subvention postale fixée en 1858 payée aux chemins de fer, n'est que de \$45,485.84. (Voir le rapport des postes de 1862.) Cette somme même n'est que nominale, vu qu'elle comprend le port par voie de mer perçu sur les lettres canadiennes acheminées par nos paquebots, sans qu'aucune partie de la subvention faite à nos steamers à même le revenu consolidé de la province soit comprise dans la dépense. Si cette subvention y était ajoutée, ou cette partie du revenu postal en était déduite, de manière à ce que ces deux items fussent sur le même pied, on verrait que nos dépenses pour le service postal ont excédé son revenu, même en payant les chemins de fer au taux fixé en 1858.

Ainsi, pour faire à la compagnie la subvention qu'elle demande pour le service postal qu'elle fait pour la province, il faudrait lui donner non-seulement le revenu brut direct ou indirect que les postes obtiennent par ce chemin de fer, mais aussi celui qu'elles retirent du service postal de toutes nos autres voies ferrées, du service postal par voie de mer, par bateau à vapeur et par diligence; de sorte que l'on serait contraint de prendre sur le revenu général et d'imposer de nouvelles taxes pour payer le service fait par tous les autres chemins de fer, par les bateaux à vapeur, les diligences, les maîtres de poste et autres officiers sous le contrôle du département des postes: en un mot, pour toutes les autres dépenses du service postal. On peut donc affirmer sans crainte qu'une semblable demande est unique dans ses exigences, comparée à toutes celles qui ont pu être faites aux postes de n'importe quel pays ou par n'importe quelle voie ferrée. Si donc la compagnie accepte moins, il faudra que ce soit par nécessité ou de bonne grâce, car elle dit ne demander que la subvention à laquelle elle a justement droit; mais ses agents ont fait croire qu'elle ne serait pas encore satisfaite, quand même il serait accédé à sa réclamation, car ils ont un argument fondé sur le prospectus de la compagnie qu'ils présentent d'abord et auquel ils attachent beaucoup d'importance, et qui aurait l'effet d'augmenter encore de beaucoup la somme de la subvention.

Mais si par des chiffres soit-disant exacts, les agents de la compagnie établissent qu'elle a droit, selon eux, à la somme qu'elle demande, comment faire accorder ces chiffres avec l'opinion exprimée par l'arbitre de la compagnie en juillet 1862, qu'il "considérerait \$300 comme un prix raisonnable, mais qu'il était disposé à accepter \$250, pourvu qu'à cette époque on prit des arrangements pour le règlement immédiat des affaires de la compagnie?" (Livre bleu, p. 86.) Cette somme devait comprendre tous les frais des services spéciaux et accessoires déjà mentionnés, à part du service ordinaire. (Livre bleu, p. 50.) Il s'ensuit donc que la plupart des arguments et chiffres que l'on a cherché à faire valoir tant de fois n'ont pu convaincre même l'arbitre de la compagnie. (Livre bleu, p. 45.) Sur quelle raison s'est-il appuyé pour fixer le taux à \$300 au lieu de trois ou quatre fois cette somme? C'est ce que les mémoires ne disent pas. Les mémoires des agents de la compagnie, soumis aux arbitres, établissent, si toutefois ils établissent quelque chose, que le chiffre de \$300 est un taux arbitraire tout aussi bien qu'ils prouvent l'insuffisance du taux fixé par M. Moffatt, ou de celui que la compagnie a pris sur elle de porter dans ses comptes de 1853 à 1861, ou même pour ceux fixés par arrêt du conseil en 1858.

Les agents de la compagnie s'appuient sur les considérations suivantes pour justifier cette réclamation exorbitante :—

1. Les espérances que le prospectus de la compagnie a données à quelques actionnaires, prospectus dont la province est responsable, selon eux ;
2. Les épargnes que la province a dû faire par suite de ce que le chemin de fer a été construit par la compagnie du Grand Tronc, au lieu de l'avoir été sous l'autorité de certaines lois précédemment passées ;
3. Les avantages que la province retire du chemin de fer (livre bleu, p. 46) ;
4. L'augmentation du revenu postal due aux facilités que donne le chemin de fer (livre bleu, p. 46) ;
5. Les frais de l'exploitation du chemin de fer, vu la sévérité de notre climat, et d'un autre côté, son peu de recettes comparé à son prix de revient, à ses dépenses et à celles des voies ferrées d'autres pays (livre bleu, p. 43, 45) ;
6. La subvention faite aux chemins de fer anglais par le département impérial des postes ;
7. La subvention faite aux chemins de fer des Etats-Unis par le département des postes de ce pays.

Il reste maintenant au soussigné à faire connaître son avis sur ces différentes considérations.

I. L'argument fondé sur la prétendue sanction donnée par le gouvernement au prospectus de la compagnie en 1852 et 1853, et les obligations imposées à la province par ce fait, sont les premiers sujets qui s'offrent à ses observations.

On fait valoir avec tant de persistance cet argument, duquel doit résulter, une si grande obligation, si il y a obligation, que le soussigné a cru devoir en faire un examen aussi complet que le permettent les documents publics à sa disposition.

On se souvient qu'avant l'institution de l'arbitrage par le gouvernement précédent, ce qu'on demandait au nom de la compagnie c'était "qu'une juste rémunération fut accordée pour le service postal." On ne demandait que "simple justice," (voir la lettre de M. Watkin du 5 avril 1862, livre bleu, p. 13) ; mais, devant les arbitres, la réclamation prit des proportions quelques peu plus grandes. On insistait alors sur une subvention "libérale" autant que "juste," tout en disant que le pays devait "payer libéralement tous les services qu'il obtient de la compagnie," (livre bleu, pp. 31, 46). On alléguait alors que les raisons pour lesquelles la compagnie demandait une plus forte subvention que celle que lui accordait le département "étaient grandement motivées par l'histoire des transactions de la compagnie avec le gouvernement et les citoyens du Canada," transactions qu'il était nécessaires que la compagnie mentionnât pour démontrer qu'elle avait équitablement droit, sans l'ombre d'un doute, à toute l'aide que le gouvernement et le parlement pouvaient lui donner, même sous forme de contribution en argent. Après avoir donné une version des transactions ci-dessus mentionnées, les avocats du Grand Tronc demandent aux arbitres : "Quelle raison pouvait-on avoir de refuser un paiement raisonnable pour le service postal?" Il a déjà été dit que lorsque les taux furent fixés par le gouverneur en conseil en 1858, l'avocat de la compagnie était le chef du gouvernement, position qu'il a continué d'occuper quelques années encore, et que son président était aussi un membre marquant du cabinet, et, de fait, le

chef du gouvernement au conseil législatif, comme l'était son avocat dans la chambre basse. Mais les agents de la compagnie parlent du taux fixé pour le principal service, dans des circonstances aussi favorables pour elle, comme d'une "réduction faite contrairement à la justice et propre à mettre en doute la bonne foi du gouvernement canadien." Cette "réduction," et quelque autre chose qui n'est pas clairement spécifié, mais qui paraît être le paiement du taux non réduit de \$110 fixé par la compagnie elle-même, fut cependant dénoncée aux arbitres comme une "tentative d'anéantir la compagnie par tous les moyens," tout en ajoutant que "si les arbitres, hommes habitués aux grandes affaires, ont encore quelque bonne foi, cette tentative sera sans résultat." (Livre bleu, p. 31). M. Moffatt, cependant, trouva ces observations étrangères à la question qu'il s'agissait de décider, car voici à quel point de vue il l'envisage :—

"Je vous ferai observer d'abord que l'histoire de l'entreprise du chemin de fer Grand Tronc, telle qu'exposée par la compagnie, me semble étrangère à la question dont il s'agit, question purement commerciale et qui ne consiste qu'à déterminer la valeur d'un certain service." (Livre bleu, p. 50.)

Dans un mémoire du 13 août 1862, en réponse au projet de lettre de M. Moffatt, les représentants de la compagnie objectèrent à ces remarques et répétèrent que "le chemin de fer Grand Tronc fut soumis dès l'origine aux capitalistes anglais, auxquels on demanda des souscriptions en offrant la garantie de la province du Canada;" que "cela avait pour but d'induire les Anglais à fournir des capitaux" pour construire le chemin; "que par des représentations auprès de l'autorité officielle, représentations répétées tant dans la presse que dans l'enceinte du parlement, et sans aucunement objecter à la grande responsabilité morale et équitable que le Canada s'imposait alors, les Canadiens décidèrent les capitalistes à fournir les deniers qu'ils devaient, conformément aux actes du parlement, se procurer eux-mêmes. Devait-on s'attendre, après cela, à ce que le pays, qui a tiré tant d'avantages de la construction de la ligne, essayât, au mépris de tous les engagements, d'échapper à la responsabilité officiellement acceptée, et sur la foi de laquelle des tiers avaient été induits à avancer leurs capitaux?" (Livre bleu, p. 55.)

A l'égard de cet argument, et sans rien dire du langage que les agents de la compagnie ont jugé à propos de se servir en s'adressant aux arbitres, le soussigné déclare concourir dans les vues exprimées par son prédécesseur, dans son rapport du 29 octobre 1862 (livre bleu, p. 68) :—

"Les relations antérieures du département et de la compagnie," y est-il dit, "ont été rendues beaucoup plus difficiles par certaines exigences de cette dernière, qui avaient un caractère purement politique.

"On réfère constamment aux promesses formulées dans le prospectus publié par les fondateurs de l'entreprise, et à la nature aussi bien qu'à la portée des divers arrangements qui ont été pris subséquemment avec le gouvernement provincial, dans le but d'établir un droit spécial du Grand Tronc aux faveurs de la province. Le soussigné croit de son devoir de dire qu'en sa capacité actuelle il n'a rien à faire avec ces questions. Que les promesses originaires faites aient été remplies ou non; que le gouvernement de la province puisse être tenu pour responsable, moralement ou en équité, de l'exécution de ces promesses; que les actionnaires ou les porteurs de bons de l'entreprise aient des droits particuliers à la générosité canadienne, ce sont là des questions qu'il faut mettre de côté si l'on veut arriver à des conclusions justes sur une simple question d'exécution de contrat. \* \* \*

"Le soussigné, comme chef du département des postes, se croit obligé de se renfermer dans la question pure et simple du service postal et dans l'examen de son mérite intrinsèque. La province a besoin de faire transporter ses malles. Elle peut en toute justice demander à la compagnie de lui procurer quelques facilités pour le faire, non-seulement parce que leur transport tombe dans le domaine régulier de ses transactions, mais aussi parce que ce transport peut être considéré comme un équivalent donné en échange des privilèges accordés par le parlement à une compagnie puissante.

"Toute considération extérieure doit donc être mise de côté, parce que la question à régler n'offre qu'un caractère purement commercial. Quelle est la valeur du service postal fourni par la compagnie? Quelle est la valeur évaluable des facilités qu'offre le chemin de fer au département des postes? Qu'est-ce que le département doit payer pour les services réellement rendus par la compagnie et les avantages qu'elle fournit? C'est unique-



ment sous ces différents points de vue que le soussigné entend étudier la question qui lui est soumise."

Dans sa réponse du 16 novembre 1862, le directeur-gérant reproduit l'argument tiré du prospectus de la compagnie, et affirme en outre que le gouvernement de 1852-53 "chercha à persuader aux capitalistes anglais de s'embarquer dans cette entreprise, en faisant de grandes promesses quant au chiffre considérable du rapport que le Canada garantissait en pratique sur les déboursés;" qu'à "cette fin certains membres du gouvernement se rendirent à Londres, et le résultat de leurs négociations se trouve dans le prospectus du chemin de fer Grand Tronc du Canada, qui fut publié en Angleterre au printemps de 1853;" que "ce prospectus fut préparé et publié par autorité officielle," et que "ce prospectus ainsi publié promettait 11½ pour cent de rapport sur le capital social, après le paiement de l'intérêt sur la dette créée par les bons."

Le soussigné déclare que si la province est sous le coup de cette obligation, le moyen que suggère aujourd'hui la compagnie pour en obtenir l'accomplissement, savoir, l'augmentation du tarif postal, est un des plus dispendieux que le pays pourrait choisir, attendu que les autres chemins demanderaient sans aucun doute une rémunération correspondante, et qu'il serait pratiquement impossible de la refuser. Quelques-unes de ces voies ferrées n'ont reçu aucune aide quelconque du gouvernement; toutes ont été profitables au pays et pourraient faire valoir qu'elles l'ont été autant que le Grand Tronc, proportion gardée quant à leur longueur et au prix de revient de leur construction, et les avocats ou les intéressés d'aucune d'elles ne voudraient admettre que le Grand Tronc a droit à une plus forte subvention que les autres pour le service postal. Si la province doit quelque chose au Grand Tronc en sus d'une juste rémunération pour le service postal qu'il fait, le soussigné est d'avis que, sans aucun doute, il serait mieux et plus avantageux pour elle de s'acquitter de cette dette séparément, au lieu de la laisser faire partie de la réclamation pour le service postal.

La réclamation fondée sur le prospectus est certainement exagérée, car une garantie du capital doit vouloir signifier la garantie de bénéfices que l'on espère retirer de son placement, et la prétendue "promesse" du prospectus est rapportée comme étant de 11½ pour cent (livre bleu, p. 59). Or, pour payer cette somme et l'intérêt sur la dette créée par les bons, il faudrait trois ou quatre millions de piastres de bénéfices qui, selon l'argument produit, doivent, de fait, avoir été garantis, en sus du million de piastres que la province paie annuellement pour l'intérêt sur les bons provinciaux émis par la compagnie, les deux sommes réunies s'élevant alors presque au chiffre du revenu total du pays. Une subvention libérale fondée sur la réclamation, n'en paierait qu'une fraction et provoquerait plutôt qu'elle n'empêcherait une future demande.

On remarquera, toutefois, que si la réclamation était bien fondée, elle ne pourrait être faite que par un petit nombre d'actionnaires et de porteurs de bons. Elle n'a pu être faite par eux tous. Elle n'a pu être faite, par exemple, par les entrepreneurs et autres qui connaissaient les faits et qui ont aidé à la rédaction du prospectus, et qui, par conséquent, n'ont pu être induits en erreur par lui. Une grande partie des actions et bons furent pris par eux, et grand nombre des autres actions et bons est passé des premiers porteurs aux mains d'autres personnes comme acquéreurs, lesquelles avouent n'avoir pas acheté sur la foi du prospectus. (Voir prospectus et témoignages produits devant un comité de l'Assemblée Législative, réponses aux questions 314 et 317.)

Mais un examen des faits constatés semble démontrer au soussigné que la réclamation n'est pas bien fondée pour aucune partie connue, grande ou petite, des actionnaires et porteurs de bons actuels; que le Canada a rempli toutes ses obligations; que le prospectus ne contenait rien qui établit que le capital fût garanti ou "pratiquement garanti" par la province; qu'aucune représentation autorisée à cet effet n'a été faite nulle part; que le parlement ou le gouvernement, avant la souscription du capital, n'ont rien promis et ne se sont engagés à rien sans y avoir plus que satisfait; que le prospectus, quand même il eût servi d'appui solide à la prétention que la province en était responsable, n'avait pas été sanctionné par le parlement ni par le gouvernement canadiens, car ce n'est pas en Canada que ce prospectus a été préparé, mais bien en Angleterre et par des personnes qui connaissaient tous les faits, et en qui la compagnie a eu jusqu'à présent une entière confiance.

Tout ce que la province a garanti, entrepris et promis de faire est compris dans les dispositions législatives, d'après le sens incontestable desquelles il appert que la politique

du gouvernement et du pays n'était, et seulement dans une certaine limite, que de prêter le crédit de la province pour la construction des chemins de fer, à la condition d'avoir la première hypothèque. Le gouvernement ne s'était engagé à rien autre chose et n'avait nullement songé à garantir le capital placé soit par les actionnaires ou les porteurs de bons. Cependant, après que la compagnie du chemin de fer Grand Tronc eût commencé ses travaux de construction, le parlement fut de temps à autre engagé à faire plus qu'il ne se le proposait lors de la souscription du capital de la compagnie, et s'il consentit alors à accorder ce qu'on lui demandait, cela était principalement dû à ce que les représentants de la compagnie avaient répandu la rumeur, fondée ou non, que la province perdrait les avances qu'elle avait faites si l'aide demandée était refusée, la compagnie se trouvant, pour des raisons qui furent données, incapable de remplir les engagements qu'elle avait contractés.

Il est bon de se rappeler que la compagnie actuelle du chemin de fer Grand Tronc du Canada est une fusion des différentes compagnies qui ont successivement été constituées pour construire des sections de cette voie ferrée.

1° La section de Montréal—par Richmond—à la ligne frontière devait être construite par la compagnie du chemin de fer du St. Laurent à l'Atlantique ;

2° La section de Québec aux Trois-Pistoles, et de là jusqu'à la Frontière Est de la province, devait être construite par la compagnie du chemin de fer Grand Tronc du Canada-Est ;

3° La section de Québec à Richmond devait être construite par la compagnie du chemin de fer de Québec à Richmond ;

4° La section de Montréal à Toronto devait être construite par le chemin de fer Grand Tronc du Canada ;

5° La section de Toronto à Guelph, et de là à Sarnia, devait être construite par la compagnie du chemin de fer de Toronto à Guelph.

La première de ces compagnies, celle du St. Laurent à l'Atlantique, fut constituée en corporation en 1846 ; et une grande partie de sa voie était construite et ouverte à la circulation quelque temps avant qu'elle ne fût incorporée à la compagnie actuelle (ce qui eut lieu le 12 avril 1853), et lors de l'arrangement à l'effet d'opérer cette fusion, le reste de sa voie était presque terminé.

Quant à la seconde section, celle de Québec à la frontière Est de la province, l'acte constitutif fut passé le 10 novembre 1852, et MM. Jackson, Peto, Brassy et Betts passèrent contrat le 23 mars 1853 pour la construction du chemin.

Pour la troisième section, celle de Québec à Richmond, l'acte constitutif en vertu duquel cette voie devait être construite fut passé le 10 août 1850, et les travaux étaient déjà avancés le 20 octobre 1852, époque où MM. Jackson et Cie. passèrent contrat avec la compagnie pour leur achèvement.

Quant à la quatrième section, celle entre Montréal et Toronto, la compagnie fut constituée en corporation le 10 novembre 1852, et le 14 décembre 1852, MM. Jackson et Cie. passèrent contrat avec elle pour construire le chemin, mais le 23 mars 1853, ils passèrent un nouveau contrat qui modifiait un peu le premier.

Quant à la section de Toronto à Guelph, des entrepreneurs canadiens passèrent contrat le 28 novembre 1852 pour sa construction jusqu'à Guelph. Le 18 février 1853, la compagnie du chemin de fer de Toronto à Guelph entra en arrangement avec les mêmes entrepreneurs pour prolonger la voie jusqu'à Sarnia, et le 24 mars 1853 ces deux contrats furent remplacés par un troisième pour toute la section de Toronto à Sarnia.

Le 10 novembre 1852, un acte fut passé autorisant la fusion de toutes ces compagnies, et le 17 mars 1853, une loi fut passée à l'effet d'autoriser la compagnie alors appelée chemin de fer Grand Tronc du Canada à construire le pont Victoria.

Par les statuts affectant ces compagnies, l'aide provinciale était limitée aux sections de Québec aux Trois-Pistoles, de Québec à Richmond, du St. Laurent à l'Atlantique, et de Montréal à Toronto. Elle n'était pas donnée à la section de Toronto à Guelph ou Sarnia non plus qu'au pont Victoria.

Non seulement la garantie n'a été donnée qu'à ces parties désignées dont se composait alors le chemin de fer Grand Tronc, mais elle fut même limitée à £3,000 sterling par mille pour la section de 153 milles de Québec aux Trois-Pistoles, et pour celle de 333 milles de Montréal à Toronto. La garantie à la section de Québec à Richmond s'élevait à £250,000

et à celle du St. Laurent à l'Atlantique, £467,500 sterling. Pour toutes ces sommes et en vertu des dispositions des diverses lois, le gouvernement avait la première hypothèque sur les travaux. Là se bornait la responsabilité de la province à l'égard des chemins de fer en question lors de leur fusion. La somme de cette garantie ne s'élevait à guère plus que deux millions sterling. (Voir les lois et contrats mentionnés, ainsi que les témoignages rendus devant le comité de l'Assemblée Législative, 29 mai 1857, dans les réponses aux questions 234 à 245.)

Cependant, la réclamation du Grand Tronc prétend que la garantie n'était pas ainsi limitée à une partie des dépenses, bien que le parlement ait décrété qu'elle dût l'être, mais qu'elle s'étendait pratiquement à tout le capital; que les avances n'étaient pas garanties par une première hypothèque sur la voie, quoique la loi stipule qu'elles seront ainsi garanties, mais qu'au contraire, l'intérêt sur les bons et les dividendes sur les actions devaient, dans tous les cas, être payés; que la garantie n'était pas limitée à la ligne principale, bien que la législature ait prescrit cette limitation; qu'au contraire elle s'étendait à la voie de Toronto à Sarnia, qui était reconnue comme ne faisant pas partie de la ligne principale; qu'elle s'étendait au pont Victoria, bien que la loi prescrive expressément le contraire; et qu'elle s'étendait même aux embranchements dont il n'était pas alors question. Si le prospectus sur lequel on appuie cette réclamation à la signification et l'effet qu'on lui prête, il faut donc qu'il soit supérieur aux lois et que ses rédacteurs aient aussi cette supériorité sur les trois branches de notre législature.

Pour démontrer au-delà de tout doute que le parlement a fait de son mieux pour limiter légalement de même que "moralement et équitablement" la responsabilité de la province, et cela dans la mesure des ressources du pays, nous allons reproduire ici les dispositions expresses des lois passées par la législature à l'égard de ces chemins.

C'est par un acte passé le 30 mai 1849 que la garantie ou aide accordée aux chemins de fer a été décrétée, et cette loi prescrit qu'il sera loisible au gouverneur en conseil, et au nom de la province, de garantir l'intérêt, à certaines conditions, sur les emprunts faits par toute compagnie légalement constituée pour la construction de chemins de fer, et au nombre de ces conditions se trouvent les suivantes :

"Que la somme sur laquelle l'intérêt sera ainsi garanti ne sera pas plus considérable que celle qui aura été dépensée par la compagnie avant que la garantie soit donnée, et sera suffisante pour compléter son chemin convenablement, et à la satisfaction du commissaire des travaux publics.

"Qu'aucune telle garantie ne sera donnée à aucune compagnie avant que la moitié de la ligne entière du chemin ait été complétée.

"Que le paiement des intérêts garantis par la province sera la première charge sur les péages et profits de la compagnie, et qu'il ne sera déclaré aucun dividende tant qu'il restera à payer quelques parties des dits intérêts.

"Que la province aura la première hypothèque et privilège sur le chemin, les péages et les biens de la compagnie pour toute somme payée ou garantie par la province," etc.

Le 30 août 1851 fut passé "l'acte pour pourvoir à la construction d'un grand tronç de chemin de fer qui traversera toute l'étendue de cette province."

Cette loi déclare et stipule par sa section première :—

"Qu'*excepté* seulement en ce qui regarde la somme qui pourra être prélevée pour les objets de cet acte sous l'autorité et la garantie du parlement du Royaume-Uni, et en ce qui regarde la garantie de la province à être donnée suivant l'acte (12 Vic. chap. 29) passé dans la douzième année du règne de Sa Majesté, intitulé : "Acte pour donner, sous certaines conditions, la garantie de la province aux obligations contractées par les compagnies de chemin de fer d'Halifax à Québec," pour les intérêts seulement des débentures émises ou qui seront émises par la compagnie de chemin de fer du St. Laurent et de l'Atlantique, ou la compagnie du grand chemin de fer Occidental, ou la compagnie du chemin de fer d'union d'Ontario, Simcoe et Huron, aux conditions mentionnées dans le dit acte et ci-après, la dette publique et les obligations de cette province *ne seront pas augmentées* en vertu de cet acte, et le parlement provincial n'en autorisera pas par la suite l'augmentation sans le consentement des agents par l'intermédiaire desquels des emprunts ont pu être négociés en Angleterre, ou sans l'offre préalable de rembourser toutes les débentures alors exigibles, et le remboursement de toutes celles qui seront présentées pour être payées suivant cette offre; au lieu y indiqué, dans un mois de la première publication d'un avis à cet effet dans la *London Official Gazette*, dans laquelle l'avis sera publié pendant l'espace de temps susdit

au moins, et les dépenses ci-après autorisées ne seront faites et les obligations ci-après mentionnées ne seront contractées au nom de la province *qu'en autant* seulement qu'il pourra être possible de les faire ou contracter en totalité ou en partie *sans accroître les dettes ou les obligations de cette province, excepté dans les cas et aux conditions ci-dessus.*"

La seconde section concerne le chemin de fer de Québec à Halifax, et pourvoit à la construction de cette ligne aux frais communs du Canada, de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick.

Quant à la ligne principale, cet acte prescrit trois moyens pour la construire : 1° avec des fonds prélevés à l'aide de la garantie impériale, et, si possible, à un taux réduit d'intérêt; ou 2° aux frais communs de la province et des municipalités situées le long de la ligne, ayant un intérêt spécial en sus de l'intérêt général que l'on pouvait supposer que la province avait dans le chemin; ou 3° par des compagnies particulières.

La quatrième section a trait au premier des trois moyens cités : "Pourvu que les fonds nécessaires pour cet objet seront réalisés par la voie d'emprunts sous l'autorité et la garantie du parlement du Royaume-Uni, ou avancés comme prêt à cette province, sous la dite autorité, toute la ligne de Grand Tronc de chemin de fer depuis la cité de Québec, ou quelque point vis-à-vis de cette cité, jusqu'à la cité de Hamilton, ou quelque autre point convenable sur la ligne du grand chemin de fer Occidental, ou telle partie de la dite ligne de Grand Tronc de chemin de fer que les fonds ainsi obtenus ou avancés comme susdit suffiront à construire, sera construite comme ouvrage provincial, et il sera loisible au gouverneur de payer à même les fonds susdits toutes les sommes qui seront nécessaires pour couvrir tous les frais de construction de la dite ligne de Grand Tronc de chemin de fer, ou toute partie d'icelui comme susdit."

Les dispositions suivantes stipulent que, dans le cas où le premier moyen ne réussirait pas, le deuxième pourrait être adopté. Vient ensuite une clause limitant les deux moyens.

Section huit.—"Pourvu toujours et qu'il soit statué, que la somme totale qui sera réalisée pour les objets de cet acte sera sur le crédit du fonds consolidé du revenu de cette province, avec ou sans aucune garantie sous l'autorité du parlement du Royaume-Uni, et y compris toute somme qui pourra être avancée sous l'autorité du dit parlement sur le crédit du dit fonds consolidé du revenu, ajoutée à toute somme qui pourra être réalisée sur le crédit du fonds des souscriptions municipales, n'excèdera jamais la somme de quatre millions de livres courant."

Dans le cas de non-réussite avec ces deux moyens, la section 15 pourvoit ainsi au troisième :

"Et qu'il soit statué, que s'il est impossible de réaliser les fonds nécessaires pour construire la dite ligne de Grand Tronc de chemin de fer d'aucune des manières mentionnées ci-dessus, alors le gouverneur de cette province pourra déclarer, par proclamation, qu'il peut être entrepris par toute compagnie privée à ce autorisée par la législature, et toute compagnie dans l'acte d'incorporation de laquelle il aura été inséré une clause suspendant son opération jusqu'à ce que le gouverneur publie une proclamation déclarant qu'il est en vigueur, sera autorisée par cette proclamation à commencer ses opérations."

Section 16.—"Et attendu qu'il est très-désirable que tous les encouragements possibles soient donnés à la construction des chemins de fer dans toutes les parties du pays, mais que, dans le but de *maintenir les obligations de la province dans les limites convenables*, et de promouvoir en même temps efficacement les entreprises qui sont les plus nécessaires à son progrès et à son développement, *il est expédient de restreindre les dispositions de l'acte de garantie des chemins de fer ci-dessus cité en la manière ci-après prescrite* : qu'il soit en conséquence statué, que la garantie offerte par le dite acte, et toutes les dispositions du dit acte, relatives à la dite garantie, seront et sont par le présent limitées et restreintes aux chemins de fer qui pourront former partie de la dite ligne de Grand Tronc (dans le cas où aucune partie d'icelui serait construite par des compagnies privées), et au chemin de fer du St. Laurent et de l'Atlantique, qui a déjà reçu la dite garantie et fait partie de la ligne du dit Grand Tronc; au grand chemin de fer Occidental, qui a été commencé et construit en partie sur la foi de la dite garantie et fait partie de la ligne du Grand Tronc, et au chemin d'union d'Ontario, Simcoe et Huron, pour la construction duquel certains arrangements ont été pris sur la foi et dans l'espoir d'obtenir la dite garantie," etc.

Section 18.—"Et qu'il soit statué, qu'aucune compagnie de chemin de fer n'aura droit au bénéfice de la dite garantie avant que le dit bureau (de commissaires des chemins

de fer) n'ait examiné et approuvé la ligne choisie pour tel chemin de fer, la jauge ou la largeur de la voie, la forme et le poids des rails, et le mode général de construction du chemin et des grands ponts, des viaducs et principaux ouvrages de la ligne, et n'ait fait un rapport approbatif au gouverneur en conseil, avec son opinion que ce chemin peut faire avantageusement partie de la dite ligne de Grand Tronc de chemin de fer comme susdit ; que l'acte d'incorporation de la compagnie contient toutes les dispositions qu'il croit essentielles pour la protection des intérêts publics, vu que la compagnie a consenti à amender sa charte par l'insertion de telles dispositions ; et que le chemin, lorsqu'il sera achevé, fournira d'amples sûretés à la province pour les pertes qu'elle pourrait subir à raison de la garantie qu'elle aurait donnée à cet égard ; et que la ligne et le mode de construction ne seront pas changés ou modifiés sans un rapport formel du dit bureau en faveur de tel changement, modification ou déviation, ni à moins que tel rapport n'ait été approuvé par le gouverneur, en conseil," etc.

Section 20.—“ Et qu'il soit statué que la dite garantie ne sera accordée, relativement à aucun chemin de fer ou section, avant que le dit bureau n'ait fait rapport au gouverneur en conseil, que le terrain de tout le chemin de fer a été acquis et payé, qu'une partie des travaux sur icelui a été complétée à sa satisfaction, et que le coût véritable de la partie ainsi complétée, y compris le coût du terrain et de tous les matériaux alors acquis et appartenant à la dite compagnie (et non simplement la somme que la compagnie pourra y avoir dépensée), ne sera pas moindre que le coût de la partie restant à faire, suivant une évaluation faite d'après les soumissions reçues et approuvées par la dite compagnie et par le dit bureau comme justes et raisonnables ; dans ce cas, la garantie de la province pourra être accordée pour la somme nécessaire pour compléter le reste des travaux suivant la dite évaluation,” etc.

Section 22.—“ Et qu'il soit statué, que la dite garantie pourra, en ce qui regarde les compagnies dont les chemins de fer formeront partie de la dite ligne de Grand Tronc, et aux conditions que le gouverneur en conseil jugera convenables, être étendue au paiement du principal de la somme garantie aussi bien qu'au paiement des intérêts sur icelui, pourvu que les bons garantis soient faits payables à des époques préalablement approuvées par le gouverneur en conseil, ou, à sa discrétion, des débiteurs provinciaux pour le montant qui devra être garanti, ou toute partie d'icelui, pourront être délivrées à la compagnie en échange pour ses bons, pour des sommes semblables, et le principal et les intérêts d'icelles seront faits payables aux mêmes époques ou aux autres époques dont il sera convenu, et pour le principal et les intérêts des dits bons, la province aura la même priorité d'hypothèque, *mortgage*, et privilège sur le chemin de fer, les taux et les propriétés de la compagnie, que ceux qui sont donnés par le dit acte pour les sommes payées ou garanties par la province et sujettes aux mêmes dispositions, et la dite garantie pourra être donnée soit à la fois pour toute la somme à être réalisée par la compagnie, ou de temps à autre et par parties, suivant qu'il sera nécessaire pour exécuter les travaux suivant les termes et conditions dont il aura été convenu à cet égard,” etc.

Ces dispositions ont été amendées sous quelques rapports en faveur des deux compagnies aujourd'hui représentées par le Grand Tronc, et la clause à cet effet dans les deux actes est dans les mêmes termes, comme suit (16 Vic., chap. 37, sec. 28 ; 16 Vic., chap. 38, sec. 25) ;

“ Pourvu toujours et qu'il soit statué, que pour et nonobstant toute chose à ce contraire (acte 12 Vic., chap. 29, ou 14 et 15 Vic., chap. 73), la garantie de la province ne sera pas donnée à la compagnie incorporée par le présent acte, ou à l'égard du chemin de fer dont la construction est autorisée par icelui, pour un montant excédant la somme de trois mille louis sterling, pour chaque mille en longueur du dit chemin de fer ; mais pourvu que les limites ci-dessus mentionnées ne soient pas dépassées, la dite garantie, nonobstant toute chose à ce contraire dans les dits actes, pourra être donnée jusqu'au montant de quarante mille louis sterling, aussitôt qu'il sera constaté par le rapport de quelque ingénieur ou ingénieurs à être nommés à cet effet par le gouverneur de cette province, que la somme de cent mille louis sterling a été dépensée par la dite compagnie réellement et avec économie, sur le dit chemin de fer, en ouvrage ou en matériaux délivrés sur les lieux, ou les deux à la fois ; et lorsqu'il sera pareillement constaté qu'une autre somme de cent mille louis sterling a été ainsi dépensée comme susdit, alors la garantie de la province pourra être donnée pour une autre somme de quarante mille louis sterling, et ainsi de suite, *toties quoties*, jusqu'à ce que telle garantie ait été donnée pour tout le montant ci-dessus limité ;

pourvu toujours que telle garantie sera (excepté en autant qu'il est autrement prescrit par cette section) sujette à toutes les dispositions de l'acte en premier lieu cité dans cette section, tel qu'amendé par l'acte en second lieu cité dans icelle, et pourra, en vertu des dispositions de la vingt-deuxième section de l'acte en dernier lieu mentionné, être donnée par l'émission et la délivrance à la dite compagnie de débentures provinciales pour le montant à être garanti, en échange pour les bons de la compagnie, auxquels bons s'appliqueront toutes les dispositions de la dite section et des dits actes."

Il a déjà été dit que la section de Toronto à Sarnia ne formait pas partie de la ligne principale, et que, par conséquent, il était reconnu qu'elle n'avait pas droit à la garantie, et l'acte relatif à la construction du pont Victoria par la compagnie du chemin de fer Grand Tronc renferme la disposition suivante (chap. 75, sec. 8) :—"Pourvu toujours que la garantie de cette province ne s'étendra à aucun emprunt à être prélevé, ni à aucune débenture à être émise en vertu de l'autorité du présent acte, ou à l'égard du dit pont ou d'aucun ouvrage à être fait en vertu du présent acte."

Lors de la passation de ces actes, l'on dit que les compagnies n'auraient probablement pas besoin de la garantie, et elles firent, en conséquence, insérer une clause les autorisant à y renoncer. Ci-suit la clause dans les deux actes :—

"Pourvu toujours et qu'il soit statué, que la dite compagnie pourra, par tout règlement qui sera passé à cette fin, et approuvé et confirmé par une majorité des voix des actionnaires, à une assemblée générale spéciale d'iceux qui sera convoquée aux fins de considérer le dit règlement, renoncer au bénéfice de la garantie mentionnée dans la section précédente." (16 Vic., chap. 37, sec. 29, et chap. 38, sec. 26.)

Ces dispositions démontrent que tout en espérant que les chemins de fer seraient avantageux à la province, on eût préféré se priver, pour le moment, de cet avantage plutôt que de se charger de tous les frais, à moins de pouvoir obtenir les fonds nécessaires à un taux réduit d'intérêt, résultat qu'eût obtenu la garantie impériale ; mais ni dans cette provision ni dans aucune autre on ne jugea à propos d'engager le crédit de la province pour plus de quatre millions courant pour la ligne de Québec à Halifax et la ligne principale ; que la partie de cette somme qui devait être affectée aux lignes canadiennes ne devait l'être que dans le cas où au moins la moitié du coût aurait été prélevée ailleurs et réellement dépensée, et lorsque la somme que le gouvernement devait garantir serait suffisante pour achever le chemin, et que la province aurait le premier privilège pour ces avances et aurait ainsi la priorité sur tous les actionnaires, porteurs de bons et autres créanciers de la compagnie. Il serait étrange que le parlement n'eût pas, "moralelement et équitablement," le droit de refuser une aide à un chemin de fer avant qu'il soit construit autrement qu'à ces conditions, ou après qu'il serait construit, qu'il n'eût pas celui de s'attendre à retirer le bénéfice de ces conditions.

Par les actes constitutifs de la compagnie primitive du chemin de fer Grand Tronc du Canada (section de Montréal à Toronto) et du chemin de fer Grand Tronc du Canada-Est (section à l'Est de Québec), et quand la garantie provinciale pour ces parties de la ligne principale était limitée à £3,000 sterling par mille, la condition exigeant que la moitié des travaux fussent faits sans aucune aide publique avant que la garantie pût être donnée pour l'autre moitié a été annulée, et il fut stipulé que l'aide sera donnée à mesure que les travaux avanceront.

En face de dispositions aussi explicites, il faut donc que les officiers du Grand Tronc, qui ont déclaré le Canada "moralelement et équitablement" responsable (livre bleu, p. 55), aient prétendu que sous un gouvernement parlementaire, les lois ne comptent pour rien ; qu'un membre du cabinet, ou quelques personnes qui ne sont pas même membres du gouvernement, peuvent, de leur propre mouvement, mettre de côté toute restriction, condition ou disposition émanant des trois branches de la législature ; qu'ils peuvent, dans les affaires publiques les plus importantes, fausser la politique délibérément adoptée par le parlement et sanctionnée par la loi, et imposer au pays une "responsabilité morale et équitable," sinon légale ou constitutionnelle, pour n'importe quelle somme qui, comme dans le cas présent, serait plusieurs fois plus considérable que celle pour laquelle le parlement voudrait s'engager, même conditionnellement, attendu qu'elle aurait été égale à celle que pouvait former notre revenu brut de plusieurs années.

Mais si l'on examine le prospectus, on n'y trouvera pas ce qu'on prétend qu'il contient. Il annonçait que des arrangements étaient en voie de progrès pour la fusion des différentes compagnies dont le prospectus fait mention. On doit se rappeler que c'est en Angleterre

qu'ont eu lieu les négociations relativement à cette fusion. Elles se firent à dater du mois de janvier au mois d'avril 1853, et les négociateurs étaient : M. Galt, comme agent des chemins de fer du St. Laurent à l'Atlantique et de l'Atlantique au St. Laurent, et de plus comme entrepreneur du chemin de fer de Toronto à Guelph,—il n'était pas à cette époque membre du parlement ; l'honorable M. Ross, comme président de ce qu'on appelait alors le chemin de fer Grand Tronc ; et Sir Morton Peto et M. Jackson, de la maison Jackson et Cie., qui, en vertu de leur contrat avec la première compagnie du chemin de fer Grand Tronc, et celle de Québec à Richmond, se trouvaient être les principaux intéressés dans ces compagnies. Le capitaine Rhodes, M. Forsyth et l'honorable M. Pemberton, trois des directeurs canadiens de la première compagnie du chemin de fer Grand Tronc, se trouvaient par hasard à Londres à cette époque, et il est possible qu'ils aient pris part à ces arrangements, quoiqu'il ne paraisse pas certain qu'il en ait été ainsi.\* L'honorable M. Ross était alors solliciteur-général pour le Haut-Canada, mais sans être membre du cabinet, et il ne paraît pas que dans cette affaire il ait agi comme solliciteur-général ; au contraire, il agissait comme président de la première compagnie du "chemin de fer Grand Tronc du Canada," et comme agent de la "compagnie du chemin de fer Grand Tronc Est," ainsi que d'un autre chemin de fer, le "*Grand Junction*," dont la construction n'a jamais été faite. Comme représentant de ces compagnies particulières et non comme solliciteur-général, il signa les diverses conventions de mars et d'avril 1853 déjà citées. Les extraits qui suivent, tirés du témoignage de M. Galt devant un comité de la chambre d'assemblée du Canada, en font foi :

*Question 32.*—“ Quand êtes-vous arrivé en Angleterre, et avec qui vous y êtes-vous mis en communication au sujet du Grand Tronc ? ”

*Réponse.*—“ J'arrivai en Angleterre au commencement de janvier 1853, et je me mis immédiatement en communication au sujet du Grand Tronc, avec l'honorable M. Ross, le président de cette compagnie, qui me mit aussi en communication avec M. Jackson, de la maison Peto et Cie.”

Et en réponse à la question 37, M. Galt dit :—“ J'ai négocié avec l'honorable M. Ross, président du Grand Tronc, avec M. Jackson et Sir Morton Peto sur le sujet. \* \* \* Aussitôt qu'on a pu espérer qu'un arrangement pourrait s'effectuer pour unir les lignes en question, il devint nécessaire d'obtenir la sanction de cette union par la législature provinciale, et je crois que le bill pour ratifier cette union fut introduit par le gouvernement canadien en conséquence de communications reçues d'Angleterre.”

(Le second acte de fusion reçut la sanction royale le 17 mars 1853.)

*Question 39.*—“ Pourquoi avez-vous négocié avec MM. Peto et Jackson ? ”

*Réponse.*—“ Parce qu'en vertu des termes des arrangements pris en Canada avec la sanction de la compagnie et du gouvernement, ces messieurs représentaient de fait les intérêts du Grand Tronc, et étaient les parties que chacun considérait responsables de l'exécution de l'entreprise.”

*Question 40.*—“ Leur position comme entrepreneurs et comme capitalistes en Angleterre, n'était-elle pas considérée telle qu'on dût avoir toute confiance en eux pour le succès de l'entreprise ? ”

*Réponse.*—“ Je la considérais ainsi moi-même, d'après les informations que j'avais pu obtenir de mes amis à Londres.”

*Question 41.*—“ Quand fut d'abord proposée la fusion du chemin de Québec à Richmond avec celui du Grand-Tronc ? ”

*Réponse.*—“ Au meilleur de ma connaissance, ce doit avoir été environ six semaines après mon arrivée en Angleterre, mais c'était certainement après qu'on en fût venu à un arrangement par rapport aux conditions d'après lesquelles les lignes du Grand Tronc et de Montréal à Portland devaient être unies.” (Voir aussi les réponses aux questions 293 et 294.)

La convention ainsi faite, et sujette, toutefois, à l'approbation des compagnies, de nouveaux contrats furent signés le 12 avril 1853, par les diverses compagnies de chemin de fer et les entrepreneurs ; et le prospectus fut rédigé en Angleterre, et publié le 13 avril 1853 ; les actions furent réparties, le premier versement se fit le 11 mai 1853, avant de

\* Comparez le témoignage rendu devant le comité de l'Assemblée Législative en 1857, en réponse aux questions 66, 72 et 239, avec celui du capitaine Rhodes devant un comité du Conseil Législatif en 1854.

communiquer avec le Canada, et conséquemment avant d'obtenir le consentement des diverses compagnies à la fusion. Maintenant, les représentants de la compagnie du Grand Tronc décorent ce document du titre de "prospectus officiel," et prétendent qu'il a été publié par "autorité officielle."

M. Galt, dans sa réponse aux questions 66 et 67, nous communique les noms des auteurs du prospectus, ainsi que les données sur lesquelles ils se fondaient pour évaluer les revenus et les profits de la compagnie.

*Question 60.*—"Avez-vous aidé à préparer le prospectus? Dans ce cas, qui agissait avec vous, et qui en est responsable, ainsi que des faits et propositions qu'il contient?"

*Réponse.*—"J'ai aidé à le préparer. L'honorable M. Ross, le capitaine Rhodes, M. Forsyth et l'honorable M. Pemberton, qui étaient alors directeurs de la compagnie primitive du Grand Tronc, ainsi que MM. Glynn et Baring, et MM. Peto et Cic., ont tous pris part à la rédaction du prospectus. M. A. M. Ross, l'ingénieur, y a aussi été employé. Il a été publié sous la responsabilité des messieurs dont les noms y sont apposés, ces messieurs étant alors à Londres; nécessairement, ceux qui étaient en Canada n'eurent aucune connaissance de ce qu'il contenait précisément.

*Question 67.*—"Quelles données possédiez-vous pour faire les estimations qui paraissent dans le prospectus, des affaires et profits supposés du chemin de fer?"

*Réponse.*—"Les données généralement exposées dans l'appendice du prospectus; elles avaient été obtenues en général, pour la ligne de Montréal à Toronto, par M. A. M. Ross et M. Jackson, lorsqu'ils étaient venus en Canada; pour la ligne de Toronto à Guelph, d'après le recensement des différents townships que la ligne devait traverser, et d'autres données que je possédais; pour la ligne de Montréal à Portland, de données fournies par la compagnie de l'Atlantique au St. Laurent; et pour la ligne du St. Laurent à l'Atlantique, de données fournies par cette compagnie. Quant à la ligne de Richmond à Québec, les calculs faits par la compagnie de Québec à Richmond lorsque son capital fut prélevé, servirent de base pour cette section; et pour la ligne à l'est de Québec, M. Jackson et M. A. M. Ross fournirent les informations dont on fit usage.

*Question 98.*—"Savez-vous qu'un an avant l'adjudication des contrats, Alex. M. Ross et M. Jackson, l'un des entrepreneurs, ont passé sur la route du chemin de fer projeté, en l'examinant soigneusement, et qu'Alex. M. Ross a passé un an en Canada, recueillant des informations pour les entrepreneurs du Grand Tronc avant que les contrats ne fussent donnés?"

*Réponse.*—"Je crois que tel a été le cas."

Voilà donc les auteurs du prospectus et les bases de leurs évaluations; malgré cela, les agents de la compagnie prétendent que la province est sous le coup "d'une responsabilité morale et équitable" provenant des représentations qu'on prétend être contenues dans le prospectus ainsi préparé; ils fondent leur prétention sur deux choses qui se trouvent dans ce document:

1. Que les agents financiers de la province à Londres sont nommés dans le prospectus comme étant deux des directeurs de Londres, et que le fait de leur position comme agents est mentionné dans le prospectus en même temps que leurs noms; et que plusieurs membres du gouvernement sont aussi nommés comme étant directeurs avec l'indication de leur position officielle dans le gouvernement.

2. Que les promoteurs de l'entreprise firent imprimer et circuler comme faisant partie de l'appendice du prospectus, le rapport pour l'année 1852 transmis par le gouverneur du Canada, conformément aux "règlements du service colonial de Sa Majesté," par lesquels le gouverneur de chaque colonie est tenu de fournir annuellement un rapport indiquant d'une manière générale le passé, le présent et le futur de la colonie, lequel est toujours soumis aux deux chambres du parlement. Ce rapport fut publié par ordre de la Chambre des Communes. Sur les trente-cinq paragraphes qu'il contient, il ne s'en trouve qu'un seul (le 16<sup>me</sup>) qui ait trait aux chemins de fer canadiens. Il est comme suit:

"Avant d'aller plus loin, il n'est pas hors de propos de dire quelque chose sur la responsabilité pécuniaire de la province relativement aux entreprises de chemin de fer qui s'y font ou qui y sont projetées. A l'époque où le gouvernement adopta la résolution touchant les travaux d'un intérêt local dont j'ai déjà parlé, on fit observer avec raison et justice, que les objections qui s'opposaient à l'octroi de l'aide publique à des entreprises de cette espèce, ne pouvaient pas s'appliquer à de grands travaux, d'un intérêt plutôt provincial



que local, et placés en dehors des moyens de l'entreprise privée, dans l'état actuel de la province. Dans cette catégorie se trouvaient des lignes de chemin de fer d'une étendue considérable reliant ensemble des districts éloignés, et qui doivent en développer sensiblement le commerce. On fut donc d'avis qu'on pourrait appliquer les fonds ou le crédit de la province, sous certaines conditions, à de pareilles entreprises, sans s'écarter du principe salulaire adopté à l'égard des travaux d'un intérêt local. Il fut résolu, cependant, qu'en accordant l'aide pécuniaire de la province, on prendrait en même temps de plus grandes précautions pour sauvegarder ses intérêts pécuniaires qu'on ne l'avait fait dans les cas précédents d'avances faites pour entreprises locales. L'acte provincial 12 Viet., ch. 29, (passé en 1849) fut basé sur le principe que les sommes avancées sur le crédit de la province pour des entreprises de cette espèce, *n'excèderaient en aucun cas la moitié du montant dépensé sur les travaux, et que toutes les ressources et les propriétés des compagnies seraient engagées pour leur remboursement et le paiement de l'intérêt.* Depuis cette époque, on a adopté ce principe à l'égard de toutes les entreprises de chemin de fer qui ont reçu de l'aide publique. Ces chemins sont :

" 1° Le chemin de fer du St. Laurent à l'Atlantique, qui s'étend depuis le St. Laurent, vis-à-vis de Montréal, jusqu'à la ligne frontière, où il fait jonction avec un chemin de fer américain. Ce chemin, une fois fini, aura son terminus à Portland, dans l'état du Maine : longueur, 126 milles ;

" 2° Le chemin de fer d'Ontario, Simcoe et Huron—s'étendant de Toronto au lac Huron—longueur, 90 milles ;

" 3° Le Grand Occidental, d'Hamilton à Windsor, 228 milles ;

" 4° De Québec à Richmond, 100 milles ;

" 5° Grand Tronc, de Toronto à Montréal, 380 milles ;

" 6° De Québec à Trois-Pistoles, sur la route des provinces d'en-bas, 160 milles.

" Il est pourvu à la construction de ces deux dernières, par des actes passés durant la présente session du parlement provincial."

L'impression de cette dépêche sous forme d'appendice au prospectus, loin de créer une responsabilité provinciale ou autre, ainsi qu'on le prétend assez curieusement, indiquè plutôt qu'elle fut employée par les promoteurs de la compagnie à mettre simplement les faits devant le public anglais. Cette prétention ne mérite donc pas qu'on en parle davantage dans ce rapport.

Quant à la manière dont les directeurs sont désignés dans le prospectus, le soussigné attire l'attention de Son Excellence en conseil sur la liste des directeurs et des officiers, telle que publiée dans le prospectus :—

#### " COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER GRAND TRONC DU CANADA.

" *Directeurs à Londres*.—Thomas Baring, écr., M.P. ; George Carr Glynn, écr., M.P., agents de la province du Canada et directeurs de la compagnie, au nom du gouvernement canadien. Henry Wollaston Blake, écr. ; Robert McCalmont, écr. ; Kirkman Daniel Hodgson, écr. ; Alderman W. Thompson, M.P.

" *Directeurs en Canada*.—L'hon. John Ross, membre du conseil législatif, solliciteur-général pour le Haut-Canada, président ; l'hon. Francis Hincks, M.P.P., inspecteur-général ; l'hon. E. P. Taché, M.C.L., receveur-général ; l'hon. James Morris, M.C.L., maître-général des postes ; l'hon. Malcolm Cameron, M.P.P., président du conseil exécutif ; l'hon. R. E. Caron, orateur du conseil législatif ; l'hon. Peter McGill, M.C.L., président de la banque de Montréal ; George Crawford, écr., M.P.P., Brockville ; Benjamin Holmes, écr., vice-président de la compagnie du chemin de fer du St. Laurent à l'Atlantique ; W. H. Ponton, écr., maire de Belleville ; W. Rhodes, écr., Québec ; E. T. Whittemore, écr., Toronto.

" *Banquiers à Londres*.—MM. Glynn, Mills et Cie ; MM. Baring, Frères et Cie.

" *Ingénieur-en-chef*.—Alexander McKenzie Ross, écr.

" *Sous-ingénieur*.—Samuel Keefer, écr.

" *Secrétaire en Canada*.—C. P. Roney, écr.

" *Solliciteurs en Angleterre*.—MM. Swift et Waystaff, 30 Great George Street, Westminster.

" *Solliciteurs en Canada*.—G. E. Cartier, écr., M.P.P. ; John Bell, éc., Belleville."

Il y a plusieurs observations à faire sur le prospectus et cette liste. Il a déjà été démontré que, si le prospectus comporte la signification qu'on lui attribue, non seulement il n'a pas reçu la sanction du parlement, mais qu'il a été publié en contravention aux statuts qui régissent ces chemins de fer.

2. Le prospectus ou toute aggravation supposée de la responsabilité provinciale, n'a jamais été sanctionné par un arrêt du conseil ou par un acte formel du gouvernement, même en admettant qu'une pareille sanction pût imposer une obligation aux Canadiens en dépit des lois décrétées par le parlement.

3. Il ne paraît même pas que les noms des directeurs canadiens aient été insérés dans ce prospectus avec la sanction du gouvernement, non plus qu'avec la sanction des directeurs eux-mêmes; et d'après les dates, les circonstances et les témoignages présentés à l'Assemblée Législative, il est permis de supposer tout le contraire.

4. Il serait clairement inutile de discuter la proposition que la simple mention dans le prospectus des charges occupées dans le gouvernement canadien par certains directeurs, suffit pour engager la province. Il faudrait quelque chose de plus pour convaincre le moins intelligent que les auteurs du prospectus avaient l'intention de représenter les directeurs, et encore moins la province, comme responsables des capitaux qui pourraient être placés dans l'entreprise, ou des profits que l'on supposait qu'elle rapporterait. Par exemple, les lecteurs du prospectus ne considéreraient pas la banque de Montréal comme responsable, parce que M. McGill, l'un des directeurs, est désigné dans le prospectus comme président de cette institution; et personne ne voudrait supposer que Brockville et Belleville sont spécialement responsables, parce que le député de la première et le maire de la dernière de ces villes sont désignés par les titres de leurs positions officielles.

Quant au prospectus même, il ne contient réellement pas les représentations qu'on lui attribue. S'il y est fait mention de la garantie de la province, le montant en est en même temps désigné. Le capital nécessaire pour les travaux en question y est porté à £9,500,000, et le montant à prélever sur cette somme à £7,246,000. Parmi les items qui forment cette somme, se trouve l'aide provinciale qui est ainsi expliquée:—"Débentures convertissables en bons du gouvernement provincial de £100 chaque, payables en vingt ans, portant intérêt à six pour cent par année, payable semi-annuellement à Londres, £1,811,500." (Cette somme ne comprend pas celle de £100,000 au chemin de fer du St. Laurent à l'Atlantique,) \* \* \* \* \* "Par la loi qui octroie l'aide provinciale, il est pourvu à l'émission des obligations de la province à mesure que l'exécution des travaux avancera. Ces obligations seront tenues en dépôt pour être réparties au *pro rata* entre les porteurs des débentures convertissables." Nous avons vu que dans la dépêche de Lord Elgin, imprimée, paraît-il, dans l'appendice du prospectus, il était dit que "l'acte provincial 12 Vic., chap. 29 (passé en 1849) fut basé sur le principe que les sommes avancées sur le crédit de la province pour des entreprises de cette espèce, n'excéderaient en aucun cas la moitié du montant dépensé sur les travaux, et que toutes les ressources et les propriétés de la compagnie seraient engagées pour leur remboursement et le paiement de l'intérêt. Depuis cette époque, on a adopté ce principe à l'égard de toutes les entreprises de chemins de fer qui ont reçu de l'aide publique."

Ainsi donc, lorsque les agents de la compagnie prétendent que, par le prospectus, la province s'engageait à une garantie de tout le capital en faveur des actionnaires, des porteurs d'obligations ou des créanciers de la compagnie, ils avancent ce qui ne se trouve pas dans le prospectus, mais bien tout le contraire de ce qu'il contient, et le contraire de ce que Lord Elgin écrit dans la dépêche qu'on dit avoir été publiée avec le prospectus.

Il en est de même des profits. Les profits dépendent des dépenses et des recettes, et il est dit expressément dans le prospectus, que les chiffres sont basés seulement sur une "estimation," et le montant du revenu dont il est fait mention est désigné comme "revenu probable" seulement. Les données de ces estimations furent fournies par les promoteurs, afin que d'autres pussent être en état de juger de la garantie qu'elles offraient relativement à la réalisation de leurs espérances; quant aux sources de ces informations, M. Galt nous les indique dans son témoignage. Ce qu'il est bon de remarquer, c'est que, tandis que l'on demande aujourd'hui une somme aussi considérable pour le service postal, et que le prospectus forme le fond de la plaidoirie de la compagnie, il n'est pas une seule fois fait mention, dans le prospectus, du service postal comme devant constituer une des sources du "revenu probable."

On ajoute, de plus, comme pour donner plus de gravité à la "responsabilité morale et équitable" assumée par le Canada, au moyen du prospectus, que les représentations que les avocats de la compagnie prétendent avoir été faites dans ce document, trouveront un écho "dans la presse et l'enceinte du parlement." Mais le fait est qu'il existait, au sujet de l'entreprise, une grande différence d'opinion dans le parlement canadien, ainsi que parmi les journaux. Quelques uns étaient d'avis que toute la ligne, prise dans son ensemble, serait plus profitable qu'en parties détachées; tandis que d'autres assuraient qu'au point de vue commercial, l'entreprise avorterait, et pour cette raison ils s'y opposaient. Quant aux Canadiens qui croyaient que le chemin serait profitable et donnerait les 11½ pour cent promis par le prospectus, le soussigné déclare ne les avoir jamais rencontrés, soit parmi les députés, soit parmi les journalistes. Les calculs qui forment la base de ces résultats furent faits, à en juger d'après les preuves qui existent, par des hommes compétents en Angleterre, qui en furent satisfaits au point de placer dans l'entreprise des capitaux considérables. On ne peut donc s'attacher sérieusement à des discours faits en chambre ou à des articles de journaux sur un sujet semblable, pour y découvrir une raison "morale ou équitable" suffisante pour infirmer la politique déclarée des trois branches de la législation, et incorporée explicitement dans les actes du parlement.

Il est clair que personne ne croyait à des garanties de profits de 11½ pour 100, ainsi que le prétendent les avocats du Grand Tronc; autrement les actions auraient éprouvé une hausse énorme. Les débentures du Canada 6 pour 100 étaient à la hausse; des actions garanties par le Canada à 11½ pour 100 vaudraient près de 200 pour 100; au lieu de cela, les actions tombèrent au-dessous du pair presque immédiatement après leur répartition, et elles ont toujours été à la baisse depuis; il est notoire que beaucoup de personnes vendirent leurs actions, et, quoiqu'on en dise, il se trouve dans le moment fort peu des premiers actionnaires, c'est-à-dire de ceux qui pourraient avoir le droit de se plaindre d'avoir placé leurs capitaux dans ce chemin de fer sur les représentations contenues dans le prospectus.

Il ne peut exister de doute que les actionnaires anglais ne se fiaient aucunement à la garantie du Canada, soit pour le capital ou les profits, mais bien au contraire à la position et à l'honorabilité des directeurs et des officiers anglais, qu'ils connaissaient personnellement ou de réputation. Les relations de ces messieurs avec le chemin eurent l'effet d'encourager les capitalistes à placer leurs capitaux dans l'entreprise, et à indiquer la probabilité plutôt que la certitude de profits. Là-dessus les souscripteurs y placèrent leurs fonds; et s'ils les ont perdus en tout ou en partie, ces pertes, quelque regrettables qu'elles soient, ne peuvent justifier en aucune manière les accusations de mauvaise foi qu'on porte contre le Canada et qui ont pour effet de diminuer la sympathie publique à l'égard des perdants.

Le soussigné attire encore une fois l'attention sur le témoignage de M. Galt, devant le comité de 1857:—

*Question 80.*—"Dans votre opinion, le capital du Grand Tronc a-t-il été prélevé parce que les bons provinciaux en faisaient partie?"

*Réponse.*—"Sans aucun doute. Les bons provinciaux étant à une prime considérable, encourageaient les personnes à souscrire au capital du Grand Tronc; mais je crois que la principale cause du succès de l'entreprise était le caractère éminent des personnes qui avaient signé le prospectus."

Les actionnaires anglais étaient plus en état de juger du succès de l'entreprise, toute canadienne qu'elle fût, que les Canadiens eux-mêmes—parce qu'ils savaient tout ce qu'on en pouvait savoir d'avance, et qu'ils avaient des connaissances générales sur des entreprises de cette espèce presque inconnues au Canada. Il n'y avait à cette époque que 200 milles de chemin de fer dans tout le Canada, tandis que dans le Royaume-Uni il en avait été construit au-delà de 7,000 milles, au prix de deux cent soixante-et-dix millions sterling. Outre cela, les Anglais étaient actionnaires de chemins de fer en Amérique et sur le continent. On s'attendait donc à retirer des profits des capitaux anglais ainsi placés; et il est à présumer que tous les prospectus des diverses compagnies exposaient, de bonne foi, les causes probables de réussite. Malgré cela, nombre de ces compagnies ne payèrent pas de dividendes, d'autres en donnèrent de bien minimes. Cette considération fut présentée avec force dans l'enceinte législative de ce pays, en réponse aux objections que l'on faisait sur le peu de probabilité d'un résultat heureux. L'honorable M. Hineks, alors membre du gouvernement et maintenant gouverneur de la Guyane Anglaise, s'exprima ainsi, dans

le parlement canadien :—“ Quant au restant du coût, il sera payé par les capitalistes de l'Angleterre, et nous serions mal venus, avec le peu d'expérience que nous avons dans les chemins de fer, d'offrir nos conseils à des spéculateurs habiles de l'autre côté de l'océan.” Si le parlement canadien n'eût pas reposé autant de confiance dans l'expérience et le jugement des entrepreneurs anglais, il n'eût jamais consenti à l'entreprise—et l'impopularité subséquente de la compagnie parmi les Canadiens provenait, en partie, de ce qu'on leur avait fait croire que la garantie provinciale ne serait peut-être pas exigée, et que si elle l'était, le pays ne serait pas taxé pour la payer; tandis que sur ces deux points le résultat a été bien différent. On a fait de nouvelles demandes d'aide au parlement, on a exercé une pression à laquelle il a été impossible de résister, et le pays s'est vu obligé, depuis plusieurs années, de payer les intérêts des débetures que nous avions garanties.

Il est clair que la compagnie est convaincue de la bonne foi des auteurs du prospectus, en dépit des insinuations de ses agents dans leurs communications avec le gouvernement; car la compagnie a toujours continué depuis d'avoir confiance dans les signataires de ce document. L'honorable M. Ross en a été le président jusqu'en 1862, MM. Baring et Glynn en ont été directeurs depuis la publication du prospectus et le sont encore, et ils ont été nommés au bureau de direction après que le gouvernement canadien eût cessé de nommer les directeurs. Ces messieurs, ainsi que bien d'autres en Angleterre, croyaient à la réussite de l'entreprise. M. Rhodes, de Québec, dont le nom figure dans le prospectus comme l'un des directeurs, ainsi que M. James Bell Forsyth, de Québec, grand négociant, avaient tellement confiance dans l'entreprise que, se trouvant alors en Angleterre, ils se plaignirent aux directeurs anglais, ainsi qu'ils le dirent devant le comité du conseil législatif en 1854, de ce qu'on n'avait pas fait de réserve d'actions pour le Canada, et M. Rhodes ajouta :—“ Si je n'avais pas écrit une lettre énergique à M. Jackson, il n'y aurait pas eu de réserve d'actions.” Les demandes d'actions dépassèrent de beaucoup le montant requis.

La ville de Toronto devint actionnaire pour la somme de £100,000, que les entrepreneurs du chemin de fer de Toronto à Guelph offrirent d'acheter au pair; mais le conseil municipal, plein de confiance dans l'entreprise, refusa d'accepter l'offre, et demeura porteur des actions pendant cinq ans, malgré la baisse graduelle qu'elles éprouvèrent, avant qu'il ne les vendit.

Ce ne fut qu'après un temps considérable que la valeur de ce chemin comme placement perdit de son prestige aux yeux des personnes compétentes. Sir Cusack Roney, autrefois secrétaire et directeur gérant, terminait son rapport en date du 17 avril 1855, en disant que comme “ placement, ce chemin ne pouvait manquer de devenir une entreprise très-profitable.” Ce rapport fut publié après le voyage de Sir Cusack Roney au Canada et aux États-Unis, où il prit tous les renseignements possibles sur les chemins de fer. Si donc il y a eu méprise chez les promoteurs et les amis de ce chemin, il ne faut pas oublier qu'il en a été de même à l'égard de chemins de fer anglais, malgré l'expérience que l'on avait acquise sur ce sujet en Angleterre.

Les observations qui précèdent s'appliquent à la réclamation fondée, par les agents de la compagnie, sur le prospectus; maintenant, nous allons nous occuper de la seconde considération avancée au nom de la compagnie.

II. L'on dit que si l'acte de 1849 “ n'avait pas été ultérieurement modifié, la province aurait maintenant environ £6,000,000 sterling placés dans le chemin de fer Grand Tronc, ce qui représenterait un intérêt annuel de £350,000, au lieu de £186,760 sterling, qui est l'intérêt actuel.” (Livre bleu, p. 29—document du 21 avril 1862.) M. Brooks dit que “ le gouvernement avait d'abord l'intention de fournir tout le capital,” (livre bleu, p. 46); et dans le document du 13 août 1862 (p. 55), les agents de la compagnie parlent des dépenses de la compagnie comme de “ capitaux que, d'après les statuts du Canada, la province devait fournir aux dépens du pays en général et des municipalités qui devaient être traversées par le chemin de fer,” et comme capitaux que le pays s'était, par les actes du parlement, engagé à trouver lui-même.

Dans le document du 26 novembre 1862, il est fait de semblables avancés. Il y est dit “ qu'en 1849 l'on offrait de fournir la moitié du capital sur les fonds de la province, et qu'en 1851 cette offre fut étendue de manière à permettre aux municipalités qui se trouvent le long du chemin de trouver l'autre moitié sur leur crédit. Si ce projet eût été réellement mis à exécution, comme on se le proposait alors, le Canada aurait eu à pourvoir à tous les frais de construction du chemin de fer Grand Tronc sur ses seules ressources.” (Livre

bleau, p. 78). Et plus loin, dans le même document, l'on dit que " la moitié du coût de la ligne aurait été de £6,000,000 sterling, comportant une dépense annuelle de £360,000, tandis que si l'acte de 1851 eût été mis à exécution, le coût total en aurait été prélevé sur le crédit canadien, avec une dépense de £720,000 par année. L'aide réelle accordée par le Canada n'atteint cependant que £3,112,500, ce qui coûte £186,750 par année ;" et l'on ajoute que c'est là " l'exacte diminution que le Canada a réussi à faire subir à sa souscription, telle qu'autorisée par le parlement, aux frais de la ligne."

L'entière inexactitude de ces allégués est visible en jetant un simple coup-d'œil sur les statuts en question, qui ont déjà été cités. Les agents de la compagnie s'efforcent d'oublier que, par l'acte de 1849, la province n'était pas tenue d'avancer un seul sou à moins d'une bonne sûreté ; qu'il ne devait pas y avoir de garantie avant que la moitié du chemin entier ne fût terminée par la compagnie même, ni à moins que le montant garanti ne fût suffisant pour finir le chemin ; que le paiement de l'intérêt, sur ce montant, devait constituer la première charge sur les recettes et profits de tout le chemin ; qu'il devait ainsi y avoir, pour couvrir l'avance du gouvernement, des travaux d'une valeur double de cette garantie ; que ce ne fut qu'à cette condition seulement que le gouvernement se fit fort de trouver la moitié du capital au moyen des fonds provinciaux ; que dans l'état actuel des choses, nous avons fait plus que donner une garantie simple, nous avons donné des bons provinciaux, et nous avons abandonné notre hypothèque, de sorte qu'au lieu de faire des avances sur la garantie d'un chemin de fer pour le double de sa valeur, nous l'avons fait sans garantie pour un chemin qu'on nous dit ne pas faire ses frais, et nous avons cédé notre place comme porteurs d'hypothèques aux dividendes des actionnaires ; que la condition de la compagnie est meilleure à présent qu'elle ne l'eût été sous l'empire de la loi de 1849 ; et quoique l'acte de 1851 contient les dispositions nécessaires pour assurer la construction de la ligne principale (seulement) aux frais du gouvernement, ce n'était qu'à la condition d'obtenir la garantie du gouvernement impérial, dans le but de réduire l'intérêt que la province aurait eu à payer ; qu'à tout événement, même dans le cas de la construction de toute la ligne d'Hamilton à Halifax, la contribution du gouvernement seul, ou la contribution conjointe du gouvernement et des municipalités, ne devait pas dépasser la somme de quatre millions courant ; qu'on eût grand soin d'insérer des dispositions pour empêcher l'extension de cette responsabilité ; que le Canada ne s'était jamais engagé d'une manière quelconque, par des dispositions législatives, à fournir plus, soit seul, soit conjointement avec les municipalités que devait traverser le chemin ; et que si l'acte de 1851 eût été mis à exécution, nous n'aurions pas été appelés à déboursier un seul sou pour le chemin à l'ouest de Toronto, pour le Pont Victoria ou pour les chemins d'embranchement ; ni avancer pour le restant plus de quatre millions courant, ce qui n'atteint pas le chiffre avancé par la province ; que si l'acte de 1849 n'eût pas été changé, ou si l'acte de 1854 eût été mis à exécution, le Canada aurait eu une bonne sûreté pour tout son placement ; que bien qu'il fût reconnu par la législature qu'il était grandement à désirer " que tous les encouragements possibles fussent donnés à la construction des chemins de fer dans toutes les parties du pays, dans le but de maintenir les obligations de la province dans les limites convenables, et de promouvoir en même temps efficacement les entreprises qui sont les plus nécessaires à son progrès et à son développement," il fut déclaré " expédient de restreindre les dispositions de l'acte de garantie des chemins de fer " de 1849 à la ligne principale, savoir : à la ligne de Montréal à Hamilton, et au chemin de fer du St. Laurent à l'Atlantique, ainsi qu'à quelques autres déjà nommées et qui ne forment pas partie de la ligne du Grand Tronc. Le Canada n'a jamais songé à dépenser sur des chemins de fer le tiers du montant que la compagnie a trouvé moyen de gaspiller par son extravagance et sa mauvaise administration ou autrement. Le pays se trouve donc avoir plus de capitaux placés dans cette entreprise que ne le comportaient les actes en question, même en admettant que le chemin dût s'étendre jusqu'à Halifax.

Si l'acte de 1849 " n'eût pas été changé," et si les travaux en vertu de ses dispositions eussent été construits, et si les avances faites par la province constituaient encore une première charge sur le chemin, qu'elle aurait été la position du Canada ? Les profits, en sus des frais d'exploitation du chemin de fer auraient été affectés au paiement de l'intérêt de la garantie provinciale, avant que les porteurs de bons et les actionnaires eussent reçu un seul sou. Par ce moyen, le montant de l'intérêt eût été réduit graduellement jusqu'à ce que le Canada eût été complètement libéré. En d'autres termes, le

Canada eût payé moins d'intérêt qu'il ne le fait à présent et par degrés il s'en fût débarassé complètement. Mais comme ce chemin n'a pas été construit en vertu des dispositions de cet acte, nous sommes forcés de payer un plus fort montant d'intérêt que ne l'aurait voulu le parlement, et nous sommes obligés de le payer à perpétuité.

Voilà quant aux effets des actes de 1849 et 1851. La passation de ces actes eut lieu avant la formation de la compagnie actuelle ; et, en examinant les actes subséquents, on se convaincra que le Canada a racheté ses promesses et a su tenir ses engagements, et qu'il a fait encore davantage en accordant de l'aide à la compagnie, en réponse à ses demandes réitérées.

Ainsi que nous l'avons déjà dit ailleurs, on se relacha en faveur de la compagnie des dispositions des actes passés avant la publication du prospectus. (Voir 18 Vic., chap. 33, sanctionné le 18 décembre 1854.)

Par l'acte 18 Vic., chap. 174, passé le 19 mai 1855, il fut accordé un secours additionnel de £200,000 sous forme de prêt.

Par un acte subséquent, 19 et 20 Vic., chap. 111, passé le 1er juillet 1856, la compagnie fut " autorisée à émettre des bons privilégiés jusqu'à concurrence de £2,000,000 sterling, les porteurs des dits bons devant avoir pour iceux priorité de droits sur la première hypothèque de la province." (Voir 18 Vic., chap. 23.) Les avocats de la compagnie prétendent que cette aide était accompagnée de conditions qui en diminuaient la valeur ; cependant, l'acte fut accepté par la compagnie comme un bienfait, et la passation en fut obtenue en dépit d'une opposition des plus énergiques.

De plus, les agents en exagèrent de beaucoup les conditions, telles que les donne M. Brydges dans sa lettre du mois de juillet 1863, comme suit :

1° Fusion du chemin de fer de Québec à Richmond avec la ligne principale, quoique n'en faisant pas partie,—ce qui a coûté plus de £100,000 sterling.

2° Construction de " la ligne de Québec à la Rivière-du-Loup (distance de 118 milles), qui ne coûte pas moins de £1,000,000 sterling."

Le fait est que la compagnie avait été incorporée pour construire la première de ces lignes le 10 août 1850 ; qu'après la construction partielle de ce chemin (c'est-à-dire le 20 octobre 1852) MM. Jackson, Peto, Brassey et Betts passèrent contrat avec la compagnie pour l'achever pour £650,000 sterling, payables en actions et en bons de la province, sous la garantie de l'acte de 1849 ; que la compagnie formée pour construire l'autre ligne (la compagnie du chemin de fer Grand Tronc du Canada Est) fut incorporée le 10 novembre 1852 ; que le 23 mars 1853, les mêmes entrepreneurs s'étaient entendus avec la compagnie pour construire le chemin pour £1,224,000, aussi payables en bons et en actions. Les deux compagnies et leurs entrepreneurs furent parties à la convention de fusion du 12 avril 1853, et les travaux des deux compagnies furent en conséquence placés sur le même pied que les travaux de la compagnie unie ainsi constituée. Il est bon d'ajouter que comme les actions de la compagnie du chemin de fer Richmond à Québec avaient déjà été souscrites et payées en tout ou en partie, il fut déclaré dans l'acte de fusion que les actions auraient la même valeur nominale que celles de la compagnie unie et prendraient rang dans le registre de la compagnie-unie comme payées jusqu'à concurrence du montant réellement payé sur ces actions à l'époque de la fusion. De plus, le prospectus qui fut ensuite publié fait mention de la fusion de ces deux compagnies comme devant former celle de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc du Canada, et les actions souscrites dans la compagnie du chemin de fer de Québec à Richmond, les bons émis, les fonds prélevés, sont mentionnés comme devant faire partie des £9,500,000 sterling, que l'on annonçait devoir être le capital social de la compagnie fusionnée. Loin donc que la fusion de ce chemin avec celui du Grand Tronc, et la construction de celui de Québec à la Rivière-du-Loup, aient été des conditions imposées à la compagnie en 1856 pour la première fois, tous deux formaient des parties essentielles du chemin de fer Grand Tronc, dont on a mentionné le prospectus, et toutes les actions prises dans la compagnie actuelle l'ont été après que ce fait eût été publiquement annoncé dans le prospectus même sur lequel on prétend que les actionnaires s'appuient pour formuler leurs réclamations. Tout ce qu'a fait l'acte de 1856 a été de répartir les bons privilégiés entre les différentes sections du chemin que la compagnie avait, trois ans auparavant, décidé et consenti de construire. Il pourrait avoir été ou n'avoir pas été sage de la part de la législature, en 1856, de libérer la compagnie de l'obli-

gation de compléter ces parties du chemin projeté ; mais c'est là une toute autre question. La compagnie n'a rien demandé de semblable à la législature, et il appert, d'après les débats qui ont eu lieu sur le bill, que des membres éminents de la législature prétendaient et affirmaient que le chemin en bas de Québec ne paierait pas, ainsi que le dit aujourd'hui la compagnie ; mais tous ceux qui exprimèrent cette opinion furent regardés par la compagnie comme étant ses ennemis, et furent contredits et non pas soutenus par elle dans les débats. Ces remarques s'appliquent à £1,775,000 sur les deux millions auxquels l'acte donnait une priorité sur l'hypothèque du gouvernement. Les autres £225,000 devaient être affectés à aider ou construire certaines lignes auxiliaires. Le soussigné ne sait pas quels ont pu être les arrangements privés faits alors à ce sujet, mais le statut ne paraît pas avoir obligé la compagnie d'émettre cette partie des deux millions. Si elle était émise, les produits en devaient être employés aux objets mentionnés, et à nul autre. La compagnie préféra émettre le tout. Donc, si cette balance de £225,000 a été " tout simplement perdue," comme nous le dit M. Brydges dans sa lettre du 13 juillet 1863, cette perte a évidemment eu lieu par le fait seul de la compagnie. De plus, quel qu'ait été le résultat de ces lignes auxiliaires, la compagnie, en 1853, les regardait comme des tributaires importants pour la ligne principale, et comme méritant que l'on fit pour elles les dépenses stipulées par le statut ; et après que l'acte eût été passé, les directeurs de Londres, dans un document écrit à l'adresse des actionnaires (17 septembre 1853), parlant de l'acte dans son ensemble, déclaraient qu'ils (les directeurs) " devaient l'accepter comme une forte preuve du désir du gouvernement et de la législature du Canada de promouvoir les intérêts du chemin de fer," et en recommandaient l'adoption aux actionnaires, " en laissant aux directeurs le soin de demander au gouvernement telles modifications qui pourraient leur en faciliter la mise à exécution, et que les circonstances et les mesures nécessaires au développement du trafic pourraient exiger."

Mais l'aide que la province accorda à la compagnie en sus de tout ce qui avait été promis, ne se termina pas avec l'acte de 1856. Pas plus tard que l'année suivante (27 mai 1857), il fut passé un acte (20 Vic., chap. 11.) qui plaçait l'hypothèque du gouvernement non-seulement après les bons privilégiés, mais après tous les bons et le capital de la compagnie, jusqu'à ce que le surplus des recettes fût suffisant pour payer un dividende de six pour cent sur le capital. C'était là, en réalité, abandonner toutes les avances faites par la province et qui s'élevaient à £3,111,500 sterling. Un simple exposé des faits démontre que la province a réellement fait don de cette énorme somme à la compagnie, en sus de tout ce qu'elle avait promis, et en sus de tout ce que l'on croyait avoir à faire lorsque la compagnie-unie fut formée. En un mot, l'on avait d'abord l'intention de prêter à la compagnie environ les deux-tiers de cette somme sur bonnes garanties, ou plutôt de se porter cautions de la compagnie envers ceux qui lui prêteraient de l'argent ; et il se trouve que la province a, de fait, renoncé à ces garanties et s'est obligée à ne pas réclamer le remboursement de ses avances jusqu'à ce qu'il existe un certain état de choses que l'on craint bien ne jamais voir s'établir.

L'argument de la compagnie basé sur le prospectus ou les actes de 1849 ou 1851 n'a donc aucun fondement. Cet argument n'était pas nécessaire pour faire voir que la compagnie devait recevoir une compensation juste et équitable pour le service postal qu'elle accomplit. Cela n'a jamais été contesté ou refusé ; et les accusations parfaitement dénuées de fondement portées par les agents de la compagnie contre l'honneur de la province n'auront, certes, pas l'effet de diminuer d'un seul sou la somme qui pourra lui être accordée. Mais, d'un autre côté, bien que la bonne réputation de la province dans la mère-patrie soit très-importante pour nous, et bien que ceux qui sont intéressés à obtenir une forte subvention puissent contribuer puissamment à diriger l'opinion anglaise à l'égard du Canada, il ne serait cependant ni digne ni convenable, ni dans les véritables intérêts de la province, de permettre que ces accusations, ou la crainte de les voir répétées et crues, eussent l'effet de nous faire donner à ceux au nom desquelles elles sont portées, plus que ce à quoi, suivant nous, ils ont justement droit de recevoir pour le service postal fait par le chemin de fer. L'on se rappellera qu'une semblable tactique a été adoptée dernièrement par les créanciers anglais de la cité d'Hamilton, afin d'engager le parlement provincial à payer les débetures municipales qu'ils avaient achetées, bien que le gouvernement n'eût absolument rien à faire avec ces débetures. Ce ne sont là que des exemples. Si l'on se laissait influencer par ces moyens dans un cas, on ne ferait qu'en encourager la répétition dans d'autres cas.

Avant de passer à l'argument suivant de la compagnie, il peut être bon de remarquer que, tandis que l'on porte des accusations que l'on a prouvées être grossièrement injustes contre l'honneur de la province, les agents de la compagnie semblent prétendre, pour faire contraste avec la conduite de la province, que leurs commettants ont sacrifié leurs propres intérêts afin de maintenir leur honneur sauf; que l'achèvement du chemin de fer par la compagnie a été fait parce "qu'ils se croyaient en honneur tenus de le compléter à n'importe quel prix," et que dans ce but si honorable, ils ont fait d'immenses sacrifices personnels. En octobre 1861, le commissaire de la compagnie écrivait au secrétaire-provincial que "rien ne serait négligé pour tenir le chemin de fer Grand Tronc ouvert pour l'avantage de la province;" que les propriétaires du Grand Tronc avaient déjà subi des pertes et s'étaient presque ruinés parce qu'ils étaient décidés à remplir leurs engagements envers la province du Canada, au milieu même d'une période des plus critiques et au prix des plus grands sacrifices de tous genres; et qu'ils souffraient pour les services qu'ils avaient déjà rendus. (Livre bleu, p. 100.) Le 21 juillet 1862, les agents de la compagnie disaient que "pour prévenir le mal immense qui en résulterait pour le commerce de la province," ils avaient "fait tout en leur pouvoir pour empêcher la suspension du fonctionnement de la ligne." (Livre bleu, p. 27.) De semblables observations ont dû être faites pour montrer le zèle de ceux qui les faisaient, et non pas dans le but de convaincre qui que ce soit que les propriétaires ne cherchaient pas, dans tout ce qu'ils ont fait, ce qu'ils croyaient être leurs intérêts, que cela fût en même temps avantageux à la province ou non.

III. L'argument suivant, apporté à l'appui de la réclamation de la compagnie, se rapporte aux avantages que le Canada tire de ce chemin de fer ainsi que des autres, et des pertes subies par les actionnaires. Cela serait un élément très peu précis à introduire dans le calcul de ce qu'un pays doit payer pour le service postal fait par ses chemins de fer, et le soussigné ne voit pas qu'il ait été nulle part porté en compte à ce sujet. La province retire certainement de grands avantages de ses chemins de fer, bien que ces avantages soient considérablement exagérés dans les expressions générales qu'emploient les agents de la compagnie en parlant du Grand Tronc dans son ensemble (livre bleu, page 79), ainsi que dans les tableaux qu'ils font de certaines portions de la ligne. (Lettre de M. Brydges du 13 juillet 1863.) Il ne paraît y avoir aucune raison de croire que ces avantages soient plus grands ici que dans les autres pays. En Angleterre, par exemple, l'on a dit officiellement que les chemins de fer y procurent des facilités au commerce et aux affaires de la vie que l'on ne peut guère exagérer. (Rapport du bureau de poste anglais, pour 1855, page 14.) Il faut aussi se rappeler que si le Grand Tronc a été utile au pays, comme personne n'en doute, les autres chemins de fer de la province l'ont aussi été, de même que toute compagnie anglaise ou canadienne qui a établi une banque ou une branche d'industrie quelconque dans le pays; l'on peut en dire autant de chaque immigrant qui s'est établi dans le pays, et de chaque ouvrier qui travaille de la tête ou des bras que nous avons parmi nous. Quelques-uns y ont perdu, d'autres y ont gagné. De plus, si les chemins de fer ont été utiles, il en est de même de chaque chemin macadamisé fait par nos compagnies à fonds sociaux, de chaque pont et de chaque navire construit, de chaque manufacture ou moulin établi, de chaque maison bâtie, de chaque grange érigée, et de chaque arpent de terre défriché dans le pays. Quelques-uns de ces travaux ont rapporté des profits à ceux qui les ont exécutés, et d'autres n'ont rien rapporté. Lorsque quelque entreprise résulte en perte, cela est profondément regrettable, mais le gouvernement ou la province ne sont certainement pas obligés, soit moralement, soit en équité, d'indemniser les perdants. Et les chemins de fer ne diffèrent des autres entreprises qu'en ce qu'ils sont plus importants comme entreprises. Les gains ou les pertes qui peuvent en résulter sont des choses auxquelles ceux qui s'y embarquent doivent s'attendre, et pour la chance des profits ils doivent courir les chances de pertes.

IV. Un autre argument de la compagnie se rapporte à l'accroissement de la correspondance, des bureaux de poste et du revenu postal, durant les dix ou douze dernières années. La compagnie prétend que tout cet accroissement est dû aux facilités créées par les chemins de fer, (*livre bleu*, p. 35), tandis que la vérité est qu'il est dû à plusieurs causes réunies, dont celle-ci forme partie. L'on se rappellera que ce n'est qu'en 1851 que le contrôle des affaires postales de ce pays fut transféré à la législature canadienne. Pendant plusieurs années auparavant, le gouvernement impérial, qui prévoyait ce transfert, avait refusé d'établir les nouvelles lignes et les bureaux de poste dont on avait besoin, ou



de faire les changements que les besoins du pays semblaient requérir dans les arrangements postaux, parce qu'il préférerait que ces questions fussent réglées par le gouvernement provincial lorsqu'il en aurait le contrôle. Cette conduite donna lieu à un surcroît de demandes de routes et de bureaux de poste durant les premières années d'administration canadienne. Jusqu'à cette époque, les frais de port canadiens étaient établis sur une échelle variant de 4½ d. à 2s. 3d. et plus, la moyenne était de 9d. par lettre. En 1851, le taux uniforme actuel de cinq centins fut adopté pour toutes les distances. Il fut aussi effectué une réduction dans les frais de port entre le Canada et les États-Unis en 1851. C'est à ces causes qu'est dû en grande partie l'accroissement du nombre des bureaux de poste et des lettres dont parlent les agents de la compagnie. L'accroissement du nombre des lettres en 1852, comparé à celui de 1851, fut de 75 pour cent, bien qu'à cette époque le chemin de fer Grand Tronc ne fût pas commencé. L'augmentation annuelle des cinq années suivantes ne fut que d'un cinquième seulement à un tiers de celle de 1852 sur 1851, bien que les mêmes causes continuassent à agir jusqu'à un certain point, en produisant une plus forte augmentation annuelle qu'il ne s'en serait manifesté autrement. C'était aussi durant ces années que se poursuivait la construction du Grand Tronc et d'autres chemins de fer, et qu'il s'éleva une fièvre de spéculation qui eut de si désastreux résultats dans toute la province. En 1858, l'augmentation du nombre des lettres sur celui de l'année précédente n'était que de 6 pour cent. En 1859 il n'y eut pas d'augmentation, mais une diminution de 5½ pour cent. En 1860, l'augmentation fut de 6 pour cent sur 1859. En 1861, elle fut de 4½ pour cent sur 1860; en 1862, de 8½ pour cent sur 1861; et en 1863, elle sera probablement de 8 pour cent sur 1862. Relativement à ces chiffres, il faut se rappeler l'effet produit par l'adoption de frais de port uniformes et réduits en Angleterre et ailleurs, et le fait que notre population a augmenté en plus grande proportion durant les dix années qui ont précédé 1850, lorsque la plupart de nos chemins de fer n'étaient pas encore construits, qu'elle ne l'a fait de 1850 à 1860, bien que ce fût durant cette période que le Grand Tronc et la plupart de nos autres chemins de fer furent construits (voir le recensement). Les agents du Grand Tronc perdent aussi de vue que chaque augmentation qui survenait dans le nombre des bureaux de poste, dans les routes de malle et dans le revenu postal, entraînait une augmentation correspondante de dépenses pour le département, en sus de ce qu'il payait aux chemins de fer; que sans cette augmentation de dépenses, l'autre augmentation n'aurait pas eu lieu; que le total de nos dépenses postales, même avec les taux actuels payés aux chemins de fer, excède aujourd'hui le total du revenu de la poste; et que toute augmentation dans les affaires de la poste produit une augmentation dans les autres affaires des chemins de fer. "Les facilités dans les relations postales doivent tendre considérablement à accroître le nombre des voyageurs." (Rapport du duc d'Argyle, 1857, page 12.) "Toute augmentation et accélération des malles encourage le transport des voyageurs et des effets pour lesquelles chemins de fer ont été construits, et dont le transport des malles n'est qu'un accessoire." (Rapport du bureau de poste des États-Unis pour 1862. Voir aussi Rapport du bureau de poste anglais, 1855, page 141.)

Il ne faut pas oublier, non plus, que le chemin de fer profite de tout accroissement de population et d'affaires du pays, autant et aussi sûrement que tout autre intérêt dans le pays; que le chemin de fer participe pleinement de cette manière aux avantages qui découlent de la prospérité dont il est l'un des nombreux instruments; que pour obtenir les avantages postaux et autres fournis par le chemin de fer, la province a déjà payé plus de trois millions sterling, et qu'elle est taxée de près d'un million de piastre pour payer l'intérêt de cette somme, ou plus de \$1,000 par mille de chemin de fer par année, tout en payant en outre ce que l'on a cru, après examen, être une compensation raisonnable pour le service postal que fait la compagnie, évalué d'après les prix chargés par le chemin de fer au public pour d'autres services.

Si ce mode d'évaluation est juste, il est inutile de s'occuper plus longtemps de ce que disent les agents de la compagnie à propos de l'effet du climat sur nos chemins de fer, ou à propos de l'importance de ses autres affaires, excepté en ce que ces choses peuvent affecter les prix chargés au public en général. Malgré l'effet, quel qu'il soit, de notre climat sur les chemins de fer, et malgré le contraste que l'on peut établir entre l'importance de leurs affaires et celles de quelques chemins de fer anglais, M. Brydges dit, dans sa lettre du 21 juillet 1863, que les prix de transport des voyageurs et du fret sont un peu plus élevés en Angleterre qu'en Canada. Si ces circonstances n'augmentent pas les prix du fret et des

voyageurs en Canada, pourquoi augmenteraient-ils ceux des malles ? Les autorités des chemins de fer en Angleterre admettent elles-mêmes qu'elles ne voient aucune raison pour cela. (Voir les témoignages pris par le comité de la Chambre des Communes, en 1854, au sujet du transport des malles par chemin de fer, p. 16; et les réponses aux questions 4124 et 4127, devant le comité de 1855 au sujet des arrangements postaux en Irlande.) Il faut de plus remarquer que si le département des postes devait payer davantage parce que le revenu provenant des voyageurs et du fret est moindre sur ce chemin de fer que sur quelques chemins d'Angleterre ou des Etats-Unis, ce serait professer le principe absurde que le bureau de poste est, de fait, responsable de l'exploitation profitable de tous les chemins de fer de la province sur lesquels des malles sont expédiées. Nous ne pouvons aller moins loin que cela. Si nous devons payer davantage, combien faut-il que ce soit ? Cette augmentation ne doit-elle pas être poursuivie jusqu'à ce que le total du revenu de nos chemins de fer soit égal au total du revenu des chemins de fer étrangers avec lesquels on établit une comparaison à l'égard du climat et des recettes ? Sinon, quelle doit être la mesure de l'augmentation nécessitée par ces considérations ? La compagnie n'en suggère pas, et le soussigné n'a pu découvrir aucune autre mesure. Cette opinion paraît s'accorder avec celle de tout le monde en Angleterre. (Q. 3090, 3093).

Les agents de la compagnie paraissent vouloir dire que la seule raison pour laquelle les prix payés en Angleterre ne pourraient s'appliquer aux chemins de fer canadiens, est que le transport des voyageurs y est beaucoup plus considérable qu'ici, et que, par conséquent, il doit tendre à réduire les prix exigés pour le transport des malles par les trains de voyageurs. Ils font remarquer que les taux sont plus élevés en Irlande qu'en Angleterre pour le service des malles, et ajoutent : " Cette différence est probablement due au petit nombre de voyageurs que transportent ces lignes " (Livre bleu, p. 58.) Mais cette explication paraît être peu péremptoire. Quant au fait que les prix payés sont plus forts en Irlande qu'en Angleterre, il ne peut y en avoir de doute ; et il paraît en même temps que les malles irlandaises sont beaucoup moins considérables que les malles anglaises pour le transport desquelles on paie moins. Mais la raison de cet état de choses est une autre question ; et le soussigné n'a pu découvrir sur quoi se fondaient les agents de la compagnie pour donner cette ingénieuse explication. (Voir le rapport du comité de la Chambre des Communes en 1854, p. 16 ; et les réponses aux questions 4124 et 4127, etc., devant le comité de 1855.) Mais il a trouvé tout le contraire. De fait, les autorités postales anglaises ont déclaré elles-mêmes ne pouvoir expliquer pourquoi il était payé davantage aux chemins de fer d'Irlande qu'à ceux d'Angleterre ; et aucun autre témoin entendu devant les comités des Communes, autant que le soussigné peut le voir, n'a cherché à expliquer la chose autrement que par le fait de la simple volonté et du pouvoir des arbitres qui, à quelque classe qu'ils appartiennent, paraissent toujours, dans tous les pays et en toutes circonstances, pencher contre le gouvernement dans tout arbitrage entre le gouvernement et d'autres parties. Voici le témoignage rendu à ce sujet par sir Rowland Hill, secrétaire du département des postes en Angleterre, devant le comité de 1855 :

*Question 84.* " Ne vous êtes-vous pas plaint, dernièrement, du manque de libéralité de la part de plusieurs compagnies irlandaises de chemins de fer, en pourvoyant aux besoins du public à l'égard des arrangements postaux ? "

*Réponse.* " Oui, et je pense que le compte que je dépose fera voir que la manière dont les compagnies irlandaises traitent le département n'est pas, en général, aussi libérale que celles des compagnies anglaises ou écossaises. L'on verra que nous payons en moyenne, en Irlande, près du double de ce que nous payons en Angleterre ou en Ecosse. "

(La différence n'est pas aussi grande aujourd'hui, en 1863, qu'elle ne l'était lorsque ce témoignage fut donné.)

*Question 85.* " Est-il à votre connaissance que des compagnies de chemin de fer aient refusé de prendre des sacs de la malle, à des heures qui auraient convenu au bureau de poste, et auxquelles partaient les trains ordinaires, à des prix que l'on regardait comme une compensation équitable ? "

*Réponse.* " Il est arrivé souvent que des compagnies ont refusé des prix qui sont acceptés par les chemins de fer anglais. "

*Question 86.* " Je crois que dans un cas ou deux, elles ont transporté les malles pour rien, plutôt que d'établir un précédent de tarif plus bas. N'est-ce pas le cas ? "

*Réponse.* " En effet, les malles ont été transportées pour rien, dans un cas ou deux, pendant quelque temps. Je ne puis dire quel était le motif de la compagnie en agissant ainsi. Comme de raison, nous ne trouvons pas à redire lorsque les malles sont transportées pour rien."

*Question 87.* " Avez-vous quelque raison de croire que la demande élevée faite pour le service postal par les compagnies irlandaises de chemins de fer, provient de ce que les lignes irlandaises sont plus encombrées de voyageurs que les lignes anglaises."

*Réponse.* " Certes, non."

*Question 88.* " Le système d'arbitrage n'est-il pas le même en Irlande qu'en Angleterre ?"

*Réponse.* " Oui ; l'acte qui règle les arbitrages s'applique à toutes les parties du royaume. Le tout se fait en vertu d'un acte du parlement."

*Question 89.* " Le système d'arbitrage a-t-il été appliqué aussi fréquemment en Irlande qu'en Angleterre ?"

*Réponse.* " Je crois que oui."

*Question 90.* " En sorte que le fait que les prix sont plus élevés en Irlande qu'en Angleterre est le résultat des procédés des arbitres ?"

*Réponse.* " Jusqu'à un certain point, oui ; mais généralement nous pouvons faire des arrangements avec les compagnies anglaises ou écossaises pour l'usage des trains ordinaires à bas prix ; mais nous ne réussissons pas à le faire aussi facilement en Irlande sans recourir à un arbitrage."

*Question 91.* " Mais n'avez-vous pas, dans un certain district particulier, réussi, sans avoir recours à l'arbitrage, à faire des arrangements pour le transport de la malle quotidienne ?"

*Réponse.* " Je crois que vous voulez parler de la compagnie de Waterford à Kilkenny."

*Question 92.* " Quand cet arrangement a-t-il été fait ?"

*Réponse.* " Nous avons fait un arrangement avec cette compagnie sans recourir à un arbitrage, mais le prix payé est comparativement élevé. Nous payons à cette compagnie 6d. par mille pour un service que nous obtenons généralement en Angleterre pour 3d.

*Question 101.* " Comment expliquez-vous le fait que les arbitres en Irlande accordent des prix aussi disproportionnés à ceux accordés en Angleterre ?"

*Réponse.* " Je ne puis le dire ; il me serait très difficile de répondre à cette question."

*Question 155.* " Le taux du paiement est réglé par les dépenses, moins les recettes ?"

*Réponse.* " Cela est entièrement laissé au tiers-arbitre ; nous n'avons aucun moyen de constater sur quoi il appuie sa décision."

Le témoignage d'Edward Page, écrivain, inspecteur-général des malles, corrobore ce qui précède, comme on le verra par les extraits suivants :

*Question 3664.* " Connaissez-vous les taux de la rémunération payée aux compagnies de chemins de fer, en Angleterre et en Irlande, pour le service postal ?"

*Réponse.* " Oui, je les connais."

*Question 3665.* " Quel est le résultat de la comparaison entre les taux payés en Angleterre et ceux payés en Irlande ?"

*Réponse.* " Il ne peut y avoir aucun doute que M. Hill a eu raison de dire que les taux payés en Irlande, aux compagnies de chemins de fer, sont beaucoup plus élevés que ceux payés par mille en Angleterre ou en Ecosse."

*Question 3672.* " Relativement au transport des malles par les trains ordinaires de voyageurs, quel est le résultat de la comparaison entre les prix payés pour ce service dans les deux pays ?"

*Réponse.* " Généralement parlant, nous n'avons pu obtenir des conditions aussi favorables des compagnies irlandaises, pour l'usage des trains ordinaires de voyageurs, qu'en Angleterre ou en Ecosse."

*Question 3684.* " Est-ce que le prix est, dans tous les cas, moindre en Angleterre qu'en Irlande, en proportion du service fait ?"

*Réponse.* " Je n'en ai pas fait la comparaison ; j'ai seulement fait voir que le principe de faire un paiement fixe aux compagnies est établi sur une grande échelle en Angleterre."

*Question 3685.* " Vous n'avez pas fait la comparaison de ces prix ?"

*Réponse.* " Non ; il est impossible d'en faire la comparaison."

*Question 3696.* " Connaissez-vous suffisamment les communications postales en Irlande

pour pouvoir dire s'il existe quelque part, dans les campagnes d'Irlande, ce que l'on considère comme une forte malle quotidienne?"

*Réponse.* "Je ne possède aucun moyen de me former une opinion sur ce point. M. Trollope pourrait le dire mieux que moi. M. Hill a dit, et je crois que c'est exact, que toute la correspondance de l'Irlande est à peine aussi considérable que celle de la poste du district de Londres."

*Question 3697.* "Quel est le résultat d'une comparaison établie entre les correspondances transportées par le train du jour de la malle entre Londres et Dorchester, et celle transportée entre Dublin et Cork?"

*Réponse.* "Je n'en ai pas les rapports; mais mon impression est que celle transportée entre Londres et Dorchester est infiniment plus considérable que celle de Dublin et Cork."

*Question 3698.* "Par la malle de jour?"

*Réponse.* "Tant par la malle de jour que par celle de nuit."

Les prix payés aux différentes lignes d'Angleterre et d'Ecosse, ainsi qu'à celles d'Irlande et des Etats-Unis, varient sans doute beaucoup; mais quelles que soient les causes de ces variations, il ne paraît y avoir aucun motif de supposer que, comme règle, l'on donne davantage, dans aucun des ces pays, pour le transport des malles, aux chemins de fer qui transportent le moins de voyageurs, et que l'on donne moins à ceux qui en transportent le plus. Cela est si loin d'être le cas, que cette doctrine est répudiée en Angleterre par les compagnies de chemin de fer elles-mêmes. Ainsi le capitaine Huish, qui était gérant-général de la compagnie du chemin de fer *London and North Western*, et qui avait été beaucoup employé par d'autres compagnies dans des arbitrages avec le bureau de poste, dit ce qui suit dans son témoignage devant le comité de la Chambre des Communes en 1854 :

*Réponse à la question 3063.* "La poste paie des prix différents suivant le poids des malles et les devoirs remplis, sans égard au fait qu'il y a peu ou beaucoup de voyageurs sur le train."

Et encore, en réponse à la question 3090:—"Je puis dire au comité que la recette de ce train, sur le chemin de fer de York, Newcastle et Berwick, est moindre que celle de la moyenne des trains. Si j'avais cru convenable, et si j'eus pensé pouvoir me servir de ce fait comme argument, ma cause en aurait profité; mais je n'en ai pas parlé du tout, parce que je ne pensais pas pouvoir m'en servir justement."

Cela a beaucoup de bons sens lorsque l'on emploie les trains ordinaires de la compagnie, comme en Canada; mais le capitaine Huish applique ce principe non-seulement aux trains ordinaires, mais encore aux trains spéciaux, loués par le département des postes, pour marcher à des heures et à une vitesse spécifiées.

*Question 3092.* "La question est de savoir si un nouveau train dont le bureau de poste a donné avis au chemin de fer, peut-être un bon train de voyageurs ou non, et si cette considération ne serait pas suffisante pour le chemin de fer pour établir la rémunération qui doit être payée par le département des postes?"

*Réponse.* "Non, et je regretterais d'introduire cela dans la question maintenant. Cela nous mènerait à une autre absurdité que j'ai signalée, savoir: que si c'était un bien bon train, le département des postes demanderait à être payé pour y envoyer les malles."

*Question 3093.* "Cela ne vous mènerait-il pas également dans l'autre absurdité et l'autre extrême, que la poste devrait payer pour tout le train si ses recettes ne payaient pas ses dépenses?"

*Réponse.* "Non, je ne le crois pas; l'arbitre, quel qu'il soit, s'appuierait certainement sur les meilleures raisons qu'il pourrait trouver pour motiver sa sentence arbitrale."

V. Dans les discussions qui ont eu lieu en Angleterre et aux Etats-Unis entre le département des postes et les chemins de fer, l'on a plusieurs fois prétendu, d'un côté, que les chemins de fer ne devaient pas chercher à faire de profit direct sur le service des malles; que les malles facilitent les affaires de toutes sortes des chemins de fer; qu'il est en conséquence de l'intérêt des chemins de fer de faciliter le service postal, et qu'ils devraient se contenter de recevoir simplement une rémunération qui mettrait les propriétaires à l'abri de toute perte possible dans le transport des malles. Le plus qu'ont prétendu les compagnies de chemins de fer en combattant ces arguments, c'est qu'elles devaient recevoir autant, pour le service des malles, que paieraient les particuliers pour de semblables services, en tenant compte de la permanence de celui fait pour les postes. Le

Le département des postes accepte maintenant ce point de vue de la question, en Angleterre. De même, dans les États-Unis, les compagnies prétendent ne pas réclamer davantage, et le gouvernement prétend ne pas payer plus que ce qu'établirait cette règle.

Le soussigné a déjà parlé de deux catégories du service postal, c'est-à-dire, celui fait par les trains ordinaires de voyageurs, et celui fait par trains spéciaux, ou le service rempli par les trains qu'une compagnie expédie pour les besoins de son exploitation générale, sans que le département des postes ait rien à voir dans leur vitesse ou les heures de leur départ, et le service rempli par des trains spécialement retenus par le département des postes, ou dont il fixe et règle la vitesse et les heures de départ. L'application de la règle en question n'est pas difficile dans la première de ces deux catégories, mais on dit qu'elle est très difficile pour la seconde,—les principes qui, dans ces cas, doivent régler les prix à faire payer au public en général pour la même somme de service, sous les mêmes circonstances, étant encore matière à discussion. Ainsi, dans le rapport du comité de la Chambre des Communes de 1854, l'on dit "qu'il n'y a pas de grandes difficultés à fixer le prix que la poste doit payer pour une somme de service quelconque, lorsque les malles sont transportées par l'un des trains ordinaires de voyageurs; mais il paraît y avoir une grande différence d'opinion sur la question des péages et la compensation pour l'intervention." Lorsqu'il n'y pas d'intervention, le cas est tout à fait différent, et quelques unes des raisons de cette différence sont exposées comme suit par le comité: "Les circonstances de chaque cas d'intervention dans l'exploitation des chemins de fer varient tellement, qu'il est impossible à votre comité d'établir une règle qui ne serait pas sujette à des exceptions presque innombrables. Les changements dans les heures d'un convoi; une heure de départ qui ne conviendrait pas au public; la nécessité d'un plus grand nombre d'employés; et différentes autres circonstances qui affectent les intérêts de la compagnie, doivent être pris en considération,—et les résultats probables de tout cela ne peuvent souvent être que présumés, même par une personne de la plus grande expérience dans ces matières, et sont tout à fait hors de la portée du jugement de celui qui étudie la question pour la première fois."

Le rapport est parfaitement conforme aux témoignages reçus par le comité.

L'on pourrait peut-être citer pour exemple de l'effet de l'intervention, le cas du chemin de fer de Dublin à Galway. Le prix payé pour le transport des malles sur cette ligne (126 milles) est porté par les agents du Grand Tronc à 3s. sterling par mille de parcours (*livre bleu*, p. 43), ce qui équivaut à \$455 par mille de chemin de fer par année; mais ce paiement est pour la malle de nuit, qui part à des heures et arrête à des stations désignées par le département des postes, la moitié d'un char étant consacrée aux malles. Mais il est aussi expédié des malles par les trains ordinaires de jour de cette compagnie, et la somme payée pour ce service n'est que de £600 stg., ce qui équivaut à \$23.17 par mille de chemin de fer par année, c'est-à-dire pas plus d'un vingtième, ou 5 pour cent, de ce qui est payé pour l'autre train. En outre, le prix moyen payé aux chemins de fer durant la dernière année pour laquelle le calcul paraît avoir été fait, avant que Sir Rowland Hill n'ût rendu son témoignage en 1854, paraît avoir été de 10d. par mille; mais dans le même temps, dans les cas où l'on employait les trains ordinaires de voyageurs pour les petites malles, il dit que le taux était de 1d. à 2d par mille. Il dit au comité que, en pareil cas, 6l. par mille serait un prix très-extravagant (*Questions 1722 et 1727*) Six deniers par mille feraient environ \$38 par année pour un seul service quotidien en chaque sens.

Mais à l'égard de toute espèce de service postal par chemin de fer, la règle reconnue maintenant est que la poste ne devrait pas payer plus que ne paient les particuliers pour des services semblables. Un comité de la Chambre des Communes, présidé par M. Cardwell, en 1853, a fait un rapport dont ce qui suit est donné comme un extrait: "Votre comité pense qu'il est raisonnable que les compagnies donnent à la poste, aux mêmes taux qui seraient payés par les particuliers pour des services identiques, toute l'aide qui pourrait ajouter à la commodité du public. Il pense qu'aucun chemin de fer ne devrait être regardé comme remplissant ses obligations envers le district dans lequel il est situé, s'il ne facilite pas de cette manière les communications postales de ce district.

Un grand nombre de témoignages furent pris devant le comité nommé par la Chambre des Communes en 1854, et l'extrait que l'on vient de citer fut apporté devant le comité dans l'intérêt des compagnies de chemins de fer, comme exposant et établissant formellement ce qu'elles regardaient comme étant le seul principe juste et équitable. Le capitaine

Huish fut examiné assez longuement dans l'intérêt des chemins de fer à l'égard du coût des trains spéciaux engagés (comme il l'expliqua) seulement pour les besoins de la poste, sans égard à ceux du chemin de fer; mais l'on verra que son témoignage sur ce point s'applique à l'usage des trains ordinaires de la compagnie aussi bien qu'à ses trains spéciaux. Dans sa réponse à la question 1012, il dit: "Pendant longtemps il a été difficile de faire comprendre aux arbitres du gouvernement que celui-ci ne devait avoir aucun avantage spécial ou particulier sur le reste du public à l'égard du paiement (je mets entièrement le contrôle de côté); et je crois que cela a enfin été décidé en faveur de la position qu'avaient toujours prise les compagnies de chemins de fer." Le capitaine Huish lut alors le passage déjà cité du rapport du comité de l'année précédente, et ajouta: "En conséquence, cela a fait disparaître toute différence d'opinion qui avait pu exister relativement au mode d'établir la rémunération. Dans ce cas, le département des postes devant payer pour le service de la même manière que les particuliers, la dépense devient immédiatement celle que l'honorable président, *ou toute autre personne dans de semblables circonstances, avec une semblable constance de service, aurait le droit de réclamer et de payer.*"

Question 3028. "Sur quel principe avez-vous agi comme arbitre?"

Réponse. "J'ai toujours prétendu que le bureau de poste, bien qu'armé du pouvoir de se servir du chemin de fer à ses heures, et d'après ses propres règlements, n'a aucun droit légal ou équitable de prétendre se soustraire *aux prix justes et raisonnables qui seraient exigés, pour un service semblable, accompagné des mêmes circonstances de permanence, de tout particulier armé de pouvoirs ordinaires* seulement, et se servant du chemin en vertu des pouvoirs conférés par le parlement, à des heures qui conviendraient à la compagnie. C'est là le point de vue général que j'ai toujours pris relativement au droit de la compagnie dans ces arbitrages. Je puis ajouter que je considère que le bureau de poste est tenu, en loi et en équité, de payer à la compagnie *la rémunération qui serait exigée de tout autre individu employant son matériel et son organisation, en ayant égard, comme je l'ai dit, à la similitude des circonstances et à la constance du service.*"

En réponse à une autre question (3063), le capitaine Huish dit:—

"Si vous me demandez si, dans le cas où le bureau de poste aurait besoin d'un train, il a droit à quelque avantage ou privilège sur le reste du public relativement à la compensation pécuniaire de ce service, je n'hésite pas à dire que ni l'acte du parlement, ni l'équité, ne lui donnent droit à cette préférence; *il est tenu, je crois, de payer exactement le même prix, en prenant en considération la constance du service, que paierait tout autre particulier pour le même service.*"

Question 3013. "Ainsi, d'après ce que vous venez de dire, vous pensez que les compagnies de chemins de fer auraient le droit d'exiger du bureau de poste, qui réclamerait des trains spéciaux, le même prix qu'elles exigeraient de particuliers qui voudraient avoir des trains spéciaux?"

Réponse. "En prenant en considération la constance du service qu'il réclamerait, et à laquelle les arbitres du bureau de poste attachent avec raison beaucoup de poids."

Question 3014. "Ne fixez-vous pas, sur le chemin de fer *London and North-Western*, un prix passablement élevé pour les trains spéciaux accordés aux particuliers, afin de décourager autant que possible l'emploi de ces trains?"

Réponse. "Cela est vrai. Je ne veux pas dire que le bureau de poste devrait payer le même prix que celui que nous chargeons à un particulier qui demande un train spécial, parce qu'il est parfaitement vrai qu'un train spécial entraîne toujours une certaine somme d'inconvénients et de risques, et en conséquence nous les faisons payer cher, afin d'empêcher qu'ils ne soient employés excepté dans des occasions extraordinaires."

Question 3015. "Pensez-vous qu'il serait juste de charger au gouvernement, pour un service public important, le prix extra que vous faites payer aux particuliers pour un train spécial?"

Réponse. "Je ne parle pas de cela, *mais je parle du même prix que nous chargerions à un particulier sous les mêmes circonstances.* Eu égard à la constance du service, ils cesseraient d'être des trains exceptionnels."

Question 3023. "Croyez-vous que, d'après le premier acte du parlement, les mots "compensation raisonnable" devaient comprendre l'intérêt sur tout le capital employé, ou

seulement le service rempli en sus du service que les chemins de fer rendent au public dans le transport des voyageurs ?”

*Réponse.* “ Je crois que le bureau de poste, en employant le chemin de fer pour le public, est aussi tenu de supporter sa petite quote-part de l'intérêt sur le capital, suivant le service qu'il reçoit, que tout autre particulier.”

*Question 3024.* “ En poussant ce principe à l'extrême, n'impliquerait-il pas, dans le cas où une entreprise de chemin de fer avorterait complètement, si le bureau de poste s'en servait pour le transport des malles, qu'il serait forcé de payer l'intérêt sur l'argent ?”

*Réponse.* “ Certainement non. Je ne lui demande que de payer le même intérêt sur l'argent que paient les différentes parties du public. Si cela ne produit pas de dividende, je n'y puis rien. Je ne demande pas au bureau de poste de payer un dividende. S'il y a, dans ce pays, un ouvrage particulier qui a coûté £10,000, et que le bureau de poste s'en serve également avec tout autre individu, il est tenu, je crois, de payer sa quote-part d'intérêt sur ces £10,000 de la même manière que tout autre individu qui s'en sert.”

*Question 3025.* “ De la même manière qu'un expéditeur qui apporte ses marchandises sur la ligne ?”

*Réponse.* “ Oui.”

*Question 3026.* “ Et pas au-delà ?”

*Réponse.* “ Pas au-delà. Si cela ne produit pas de dividende aux propriétaires, cela n'y fait absolument rien.”

Les témoignages de tous les autres témoins entendus en faveur du chemin de fer comportaient le même sens, et le bureau de poste anglais semble maintenant adopter ce point de vue de la question. Les extraits suivants se rapportent à ce sujet. Le vicomte Canhing, maître-général des postes, regardait la certitude du service comme une des raisons pour lesquelles il devrait être fait à des prix plus raisonnables que le service d'occasion requis par le public. Il dit que ce principe était admis par les compagnies de chemins de fer elles-mêmes, en citant pour exemple la différence qui existait entre les prix des billets de saison et ceux émis au jour le jour. Dans le cas du chemin de fer de Brighton, par exemple, il dit que “ tandis que le prix payé par mille pour un billet de première classe, pour un seul jour, est de 3d., un billet de six mois ou d'un an permet à un voyageur de parcourir la ligne tous les jours au prix d'un peu moins d'un demi denier par mille, au lieu de 3d.”

Les extraits suivants sont tirés du témoignage de sir Rowland Hill :

*Question 2076.* “ Vous ne niez pas que si le bureau de poste a besoin de l'intérieur d'un char de seconde classe, vous devez le payer comme tel ?”

*Réponse.* “ Certainement, non.”

*Question 2077.* “ Je comprends que vous ne réclamez pas pour le bureau de poste que la règle dont vous avez parlé du transport du gardien et des malles au prix de la seconde classe, doive s'appliquer lorsque vous avez besoin de tout l'intérieur d'un char ?”

*Réponse.* “ Certainement, non. Je pense qu'il serait plus commode que le maître des postes pût exiger tout un compartiment, et alors il devrait payer en conséquence, mais non pas au taux qui serait établi par le calcul du prix de passage de huit voyageurs qui seraient exclus, parce que, de fait, la compagnie prendrait ses mesures en conséquence, et que nous n'exclurions aucun voyageur.”

Voilà pour l'admission de la règle en question, en Angleterre. Pour faire voir qu'elle est aussi adoptée aux États-Unis par le bureau de poste et les chemins de fer, le soussigné se contentera de soumettre l'extrait suivant du rapport du maître-général des postes des États-Unis pour 1854 :

“ Il continue à y avoir de grandes difficultés à établir le taux par mille qu'il faut payer à ces chemins de fer ; le principe qui devrait régler ce paiement semble être admis mutuellement ; les compagnies prétendent que le gouvernement ne devrait pas demander qu'elles remplissent aucun service pour lui, ou s'attendre à ce qu'elles le remplissent à un prix inférieur à celui payé par les particuliers pour un service semblable. Ce principe n'a jamais été nié ou contesté par le département des postes.”

VI. Bien que la justesse de ce principe ne soit ni contestée ni contestable, le Grand Tronc ne veut cependant pas l'admettre. Ni dans le long document soumis aux arbitres ni dans la réponse à la lettre de M. Moffatt, ni dans la réponse faite au rapport de l'ex

maître-général des postes, on ne trouve aucun calcul fondé, ou prétendu être fondé sur le principe ainsi reconnu partout comme étant le seul juste. Au contraire, à part les considérations générales dont le soussigné a déjà fait justice, les agents de la compagnie prennent pour base de leurs calculs, dans tous ces documents, certains prix payés ailleurs pour le transport des malles, tout en demandant, néanmoins, une augmentation considérable sur ces prix sous différents prétextes.

Comme la règle qui a été exposée est reconnue en théorie tant dans la Grande-Bretagne qu'aux Etats-Unis, il pourrait sembler, à première vue, que les prix payés dans ces pays pourraient nous servir de guide ici pour établir les nôtres. Mais la difficulté d'appliquer ces prix aux chemins de fer canadiens serait bien grande dans tous les cas,—plus grande que ne le serait celle de faire nous-mêmes les calculs exigés par l'application de cette règle, sans s'occuper de ce qui est payé ailleurs, car ces prix varient considérablement. Sur les lignes irlandaises, en 1862, les prix variaient d'un farthing à 4s. 1d. sterling par mille de parcours; sur les lignes écossaises, ils variaient d'un farthing à 4s.; sur les lignes anglaises, d'un farthing à 3s. 3½d.; aux Etats-Unis, de \$9.09 à \$375 par mille de chemin de fer par année. Si nous prenons les prix payés sur ces chemins de fer comme règle de ce que nous devons payer en Canada, quelle somme choisirons-nous entre le minimum et le maximum? Nous payons aujourd'hui plus que le taux minimum de ces pays, mais nous n'en payons pas le maximum. Pouvons-nous faire un choix intelligent, sans être arbitraire, entre les différents prix payés ailleurs? Tous ceux qui étudieront le sujet reconnaîtront la difficulté signalée par l'ex-maître-général des postes (dans son rapport du 29 octobre 1862), de juger du prix à payer au Grand Tronc par celui accordé aux grandes lignes des Etats-Unis. Chacun trouvera difficile, comme il déclare l'avoir trouvé, d'établir le parallèle que l'on peut faire entre le Grand Tronc et les chemins de fer américains, et devra, après avoir pris toutes les peines possibles, admettre comme lui que "les renseignements qu'il possède sont insuffisants pour lui permettre de se considérer comme suffisamment au fait des sources variées d'informations qui doivent guider son jugement."

Si la difficulté d'établir une comparaison avec le lignes américaines est si grande, il est évident qu'elle doit l'être davantage relativement aux lignes anglaises, parce que les variations dans les prix payés à ces dernières sont beaucoup plus considérables, et que la nature et toutes les circonstances du service sont très différentes de celles du nôtre, et bien moins connues et moins comprises ici que dans le cas des chemins de fer américains. Mais le fait est que bien que le principe le plus important sur lequel doit être basée la compensation soit admis et accepté, il n'y a cependant encore eu aucun tribunal, ou au moins aucun tribunal satisfaisant, pour en exiger l'application dans aucun de ces pays. Aux Etats-Unis, l'on peut dire qu'il n'existe aucun tribunal quelconque pour décider les questions qui surgissent entre le bureau de poste et les chemins de fer. Dans le Royaume-Uni, nous avons vu que le seul tribunal à cet effet est un arbitrage ordinaire, et que toutes les inexactitudes et les incertitudes inhérentes aux arbitrages ordinaires se sont retrouvées dans ceux-ci. L'arbitre nommé par le chemin de fer devient l'avocat ou le conseil du chemin de fer, et l'arbitre nommé par le bureau de poste est regardé comme son avocat ou son conseil. (Q. 3,086 et 4,404, *témoignages, comité de la Chambre des Communes, 1854.*) Il n'y a pas de tiers-arbitre permanent, les chemins de fer s'y opposant (Q. 3,085-86-87), ainsi qu'à tout changement quelconque dans le système actuel. Un tiers-arbitre est choisi par les deux premiers dans chaque cas (Q. 4,403, 4,410), et il est généralement tout-à-fait étranger aux besoins de la poste ou aux affaires de chemins de fer. (Q. 4,366, 4,371.) Les personnes qui y entendent quelque chose sont refusées parce que l'on craint qu'elles n'aient un penchant pour l'une ou l'autre partie. (Q. 4,375.) Chaque arbitre, lorsqu'il est nommé, prépare la cause du côté qu'il est censé représenter, et cette cause est, comme le dit le capitaine Huish, "un grand amas de faits et de raisonnements sur ces faits, soumis par les deux arbitres au nom de la compagnie et du bureau de poste." (Q. 3,086, 4,380.) Ces causes sont envoyées au tiers-arbitre pour qu'il donne sa décision, et quelquefois il rend son jugement sur les documents qui lui sont fournis sans même rencontrer les arbitres; quelquefois, il fait venir les arbitres pour leur faire discuter la question devant lui; et quelquefois il entend des témoins. Il n'a pas l'avantage de connaître, d'une manière officielle ou certaine, les raisons qui ont influencé d'autres tiers-arbitres dans leurs décisions;



et il ne motive nullement sa propre décision. (*Voir les témoignages pris devant les comités de la Chambre des Communes, 1854 et 1855.*)

Eh bien ! pour accorder à notre service postal les prix accordés ailleurs, il est évident que nous devons savoir, d'une manière ou d'une autre, sur quoi ces prix sont basés, les considérations apportées dans chaque cas, et le poids attaché à chacune d'elles. Mais il nous est impossible de constater cela. Cette tâche a mis en défaut l'habileté des autorités postales anglaises et autres, qui connaissent toutes les circonstances de chaque cas, ainsi que les besoins de la poste et l'administration des chemins de fer en général. Le major Harness, qui a souvent été employé comme arbitre pour le bureau de poste, est fort explicite sur ce point :—

*Question 3931.* “ Quelles ont été les raisons des décisions rendues par les tiers-arbitres relativement au jugement qu'ils ont porté sur les deux côtés de la question ? ”

*Réponse.* “ Ils ont rarement ou jamais donné les raisons de leurs décisions. ”

*Question 3932.* “ Pouvez-vous vous en former quelque idée d'après la somme accordée ? ”

*Réponse.* “ Non. Très-rarement ; pas généralement. ”

Le soussigné aura l'occasion de citer un grand nombre d'autorités à ce sujet, et l'on verra clairement que, pour des services tellement semblables que les différences sont inappréciables pour ceux qui ont la plus grande expérience dans ces matières, des sommes très-différentes ont été accordées ; qu'en conséquence, la somme qui pourra être accordée dans un cas nouveau ne peut être prévue ; et que les différences dans les prix accordés sont si fortes qu'elles nuisent sérieusement à l'organisation postale du pays. Si nous trouvons que ceux qui sont sur les lieux ont non seulement déclaré qu'une comparaison entre les lignes anglaises et irlandaises était impossible, mais qu'il n'ont pu appliquer les prix accordés dans des cas semblables survenus dans le même pays, ou même, au bout de quelque temps sur le même chemin de fer, que nous servirait-il de chercher à les appliquer aux chemins de fer de la province, où les circonstances sont si différentes de celles de la Grande-Bretagne ? Et non-seulement les prix payés en Angleterre n'ont-ils aucune uniformité entre eux, mais encore la plupart ont été représentés, dans des rapports officiels ou dans les témoignages pris devant des comités parlementaires, comme excédant de beaucoup la juste rémunération des services rendus,—résultat parfaitement conforme à notre propre expérience dans les cas d'arbitrages où le gouvernement était intéressé.

Toute la question est lucidement exposée dans l'extrait suivant du rapport de l'inspecteur-général des malles anglaises, à la date du 26 février 1856 :—“ A propos des relations qui existent entre le bureau de poste et les compagnies de chemins de fer, quant à la rémunération du service postal, je dois dire que sous l'ancien système des diligences, le bureau de poste était protégé par la concurrence contre les demandes exagérées pour le transport de ses malles sur les grandes routes du royaume. Le principe de la liberté de locomotion était sa sauvegarde contre les exactions. Les propriétaires de diligences, qui s'étaient établis sur un chemin quelconque, se gardaient de profiter de leur occupation de la ligne pour exiger des prix déraisonnables pour le transport des voyageurs ou des malles, par la crainte salutaire d'une opposition. Il en résultait qu'en offrant constamment l'entreprise du transport des malles à la compétition, le bureau de poste faisait faire ce service à des prix qui ne rapportaient qu'un profit équitable et modéré aux entrepreneurs. L'introduction des chemins de fer a détruit la concurrence et a placé de grands monopoles entre les mains de quelques compagnies particulières ; mais pour compenser cela, le parlement a eu le soin d'assurer le transport des voyageurs à des prix modérés, en insérant une clause à cet effet dans chaque acte de chemin de fer. Cependant, chose étrange, l'on omit une disposition semblable à l'égard de la rémunération du service postal, et l'on a cru suffisant de spécifier que la rémunération serait *raisonnable*,—terme vague qui a donné lieu à une infinité d'interprétations. Il est vrai que, dans le cas où l'on n'en viendrait pas à un arrangement à l'amiable, il est statué que l'on soumettra la question à des arbitres ; mais en l'absence de tout principe général devant servir de guide aux arbitres pour leur permettre de décider ce qui est ou ce qui n'est pas raisonnable, la question se résout en une question d'opinion individuelle, et la conséquence en a été que les décisions les plus disparates ont été rendues dans des cas qui, s'ils n'étaient pas identiques, se ressemblaient tellement qu'il devenait impossible d'expliquer les étranges variations des prix accordés. ”

D'un autre côté, ainsi que l'on devait s'y attendre, les compagnies de chemins de fer sont satisfaites des arbitrages et témoignent de leur équité. Ainsi, le capitaine

Huish, du témoignage duquel on a déjà cité des extraits, tout en affirmant, en réponse à une question, qu'il n'avait "aucun doute que quelques compagnies se sont crues lésées par les décisions des tiers-arbitres," ajoute qu'il croit, "en examinant toutes les circonstances, qu'elles ont été équitablement traitées, au jugement d'hommes qui n'ont d'intérêt ni d'un côté ni de l'autre."

*Question 3050.* "Croyez-vous, d'après la nature de la preuve, que si le bureau de poste pouvait compter avec plus de certitude sur le prix qu'il aurait à payer pour les services des chemins de fer, il ne ferait pas un plus grand usage des chemins de fer qu'il n'en fait à présent?"

*Réponse.* "Je ne pense pas que cela ait rien à faire avec le calcul de la somme à payer; cela provient du fait, bien connu du bureau de poste, qu'en recourant à l'arbitrage les compagnies obtiennent un prix raisonnable, et ce prix peut être élevé par rapport au nombre des lettres à transporter."

Mais, d'un autre côté, lord Canning, qui était alors maître-général des postes, dit au comité "que le système d'arbitrage n'avait pas fonctionné d'une manière satisfaisante, soit pour le gouvernement, le bureau de poste ou le public."

De plus, en réponse à la question 4371, Sa Seigneurie remarque "qu'il est difficile de contester la justice du système d'arbitrage, mais qu'en pratique, il a, suivant lui, eu pour effet de jeter une grande incertitude sur les prix que le bureau de poste doit payer pour les services rendus."

*Question 4372.* "N'y a-t-il pas une grande absence d'uniformité dans les décisions qui ont été rendues?"

*Réponse.* "Très-grande."

*Question 4382.* "Pouvons-nous espérer une uniformité de décisions dans des cas dont les circonstances varient constamment?"

*Réponse.* "Non; mais lorsque j'ai parlé d'uniformité dans les décisions des tiers-arbitres, je voulais dire ceci: que dans les cas où les circonstances sont les mêmes, ou presque les mêmes, les décisions sont très-loin d'être semblables; et que, dans les cas où les circonstances varient, la variation des décisions est hors de toute proportion, suivant moi, avec les circonstances."

*Question 4367.* "Ne croyez-vous pas qu'en pratique, dans l'administration de la poste, celui qui serait à la tête de cet établissement aurait d'immenses facilités s'il pouvait regarder tout changement proposé comme matière de certitude, relativement au principe sur lequel il pourrait calculer le coût de tout changement qu'il se proposerait de faire, au lieu de laisser toute l'affaire sujette à l'incertitude d'un arbitrage?"

*Réponse.* "Je pense que ce serait un très-grand avantage."

*Question 4368.* "L'incertitude qui existe aujourd'hui n'empêche-t-elle pas réellement la prise en considération de beaucoup de projets qui autrement pourraient être mis à exécution?"

*Réponse.* "Oui."

*Question 4369.* "S'il était établi quelque règle générale, d'après laquelle le maître-général des postes pourrait faire ses calculs de suite, cela ne faciliterait-il pas énormément le progrès des améliorations dans l'organisation générale des communications postales du pays?"

*Réponse.* "Oui; beaucoup."

*Question 4370.* "Je ne crois pas que nous ayons entendu parler, dans les témoignages, d'aucun cas dans lequel le service public a été ou empêché ou retardé en conséquence du système d'arbitrage actuel?"

*Réponse.* "Je crois qu'il s'est rencontré de pareils cas, c'est-à-dire, des cas dans lesquels le maître-général des postes aurait été prêt à prendre en considération des projets d'accélération ou d'amélioration s'il avait pu prévoir d'avance ce qu'il aurait eu à payer aux chemins de fer, ou s'il avait pu le prévoir même assez approximativement pour être certain que le revenu aurait été protégé contre des demandes qui, en proportion de l'avantage conféré, seraient extravagantes."

Et encore. *Question 4363.* "Voyez-vous quelque inconvénient, provenant de la loi actuelle, dans la manière dont ces arbitrages sont faits?"

*Réponse.* "Je pense que le système d'arbitrage n'a pas fonctionné d'une manière satisfaisante soit pour le gouvernement, le bureau de poste, ou le public."

*Question 4364.* “ En quoi n’a-t-il pas fonctionné d’une manière satisfaisante ? ”

*Réponse.* “ Principalement par l’incertitude qu’il crée relativement à toute amélioration projetée dans laquelle les chemins de fer sont intéressés. Je pense aussi que quelques arbitrages ont été très coûteux. ”

Le témoignage de Sir Rowland Hill comporte le même sens. Il trouvait l’objection si forte qu’il conseilla au comité de faire fixer les taux de paiement par un statut. Voici des extraits de son témoignage :—

*Question 1942.* “ Quelles sont les difficultés que le maître-général des postes a eu à surmonter pour se rendre aux vœux du public à ce sujet ? ”

*Réponse.* “ Ces difficultés ont consisté, premièrement, dans la limitation que la législation a placée à la vitesse que nous pouvons exiger, et ensuite il s’en est élevé d’autres du mode prescrit par la législation pour rémunérer les compagnies pour le transport des malles. L’honorable président sait que, dans la plupart des cas, la somme à payer est déterminée par des arbitres. L’incertitude de la décision, et les délais qui surgissent fréquemment avant que cette décision ne soit rendue, constituent des difficultés considérables qu’il faut surmonter pour donner au public toutes les commodités que le maître-général des postes désire établir. ”

*Question 1779.* “ Vous souvenez-vous de la réponse de l’un des témoins qui semblait croire que le renvoi à un arbitrage était une garantie suffisante pour le bureau de poste, et qu’il n’y avait rien de plus à dire à ce sujet ; et partagez-vous cette opinion ? ”

*Réponse.* “ Non, je ne la partage pas. Il y a une grande incertitude dans les sommes accordées. Cela est démontré par la décision soumise dernièrement au comité. Le paiement fait, en vertu d’une décision antérieure, pour le transport de la malle de jour, par exemple, sur la ligne de York, Newcastle et Berwick, était de 1s. 3d. par mille ; il n’y a eu aucun changement quelconque dans le service, il continue à être exactement le même, mais un autre tiers-arbitre a accordé 3s. par mille. Le maître-général des postes ne serait pas justifiable d’établir toutes les malles demandées par le public, et toutes celles qu’il est important qu’ait le public, s’il devait être exposé à des paiements aussi considérables. C’est pour cette raison, entre autres, que nous désirons toujours, autant que possible, faire des arrangements avec les compagnies avant de recourir à l’arbitrage. ”

Et plus loin, en réponse à la question 1781, Sir Rowland Hill dit :—“ Le bureau de poste serait bien aise d’être mis sur un pied d’égalité avec le public sous ce rapport—(les prix chargés pour le transport d’un ballot de marchandises). Si le comité croyait devoir recommander que le bureau de poste ne devrait pas payer plus que ne paie le public pour le transport des marchandises et paquets, nos dépenses seraient considérablement réduites. ”

*Question 1782.* “ Comme règle générale, croyez-vous que cela serait le cas ? ”

*Réponse.* “ Certainement. En prenant en considération que le service est quotidien, je ne suis pas certain que, si nous payions la même somme que paie le public pour l’envoi d’un seul paquet, nous ne paierions pas dans quelques cas plus que nous ne payons aujourd’hui ; mais si le bureau de poste ne payait pas plus que le public n’a coutume de payer pour un service qui revient régulièrement tous les jours, alors nous paierions beaucoup moins. Je puis dire, comme exemple, que l’une de nos malles les moins coûteuses est celle pour laquelle nous avons fait un arrangement avec la compagnie du *Great Northern*, et en vertu duquel nous payons pour nos sacs de malle le prix ordinaire chargé pour le transport des paquets, c’est-à-dire, le prix entier que n’importe qui paierait pour un seul paquet ; et bien que nous épargnions à la compagnie tous les frais de la remise de ces sacs, et que nous payions prix plein, c’est une malle très-économique. Je sais que des personnes qui envoient des paquets de journaux tous les jours, paient sur quelques lignes—sur la *London and North-Western*, par exemple,—la moitié des taux ordinaires, et nous serions très-contents d’être placés sur le même pied. Comme de raison, je parle des trains ordinaires. Lorsque nous prescrivons les heures du train, il est juste que nous payions pour ce privilège. ”

*Question 1960.* “ Le système suivi actuellement de s’en rapporter aux décisions de tiers-arbitres est-il, dans votre opinion, sujet à beaucoup de fluctuations ;—trouvez-vous une grande variété dans les décisions ? ”

*Réponse.* “ De très-grandes fluctuations. ”

Sir Rowland Hill démontre ensuite cela en citant deux cas, l’un se rapportant à la compagnie d’York, Newcastle et Berwick, dans lequel, par une décision récente, le prix accordé pour un service qui n’avait subi aucun changement, avait été porté de 1s. 3d. à 3s. par mille ; et quant à l’autre, Sir Rowland Hill, continue :

“ Il y a eu un cas dans lequel, pour le service fait sur le chemin de fer *South Devon*, nous avons eu deux décisions données à très-peu d'intervalle l'une de l'autre ; la somme accordée dans le premier cas était, je crois, de 2s. par mille, et de 3s. 6d. dans le second cas, par différents arbitres, pour le même service.”

En réponse à une autre question (1864), le même témoin dit :—“ Comme de raison, nous n'avons, généralement parlant, aucun moyen de constater quelles sont les circonstances qui influencent la décision des arbitres, mais il y a une variation dans les sommes accordées par différents arbitres qui ne peut certainement pas être expliquée par aucune différence du service accompli.”

Et encore, Sir Rowland dit, en réponse à la question 2022 :—“ Nous avons vu que sans aucun changement dans l'état de la question, un arbitre rend une décision, et un autre en rend une tout-à-fait différente.”

*Question 2023.* “ Sur le même état de faits ? ”

*Réponse.* “ Sur le même état de faits.”

*Question 2024.* “ Sans aucun autre témoignage ? ”

*Réponse.* “ C'est ce que je ne puis dire ; mais sans aucun changement dans les circonstances sous lesquelles le service est accompli.”

Dans le rapport fait pour la même année (1854) par lord Canning, comme maître-général des postes, nous trouvons les remarques suivantes sur le même sujet :—“ Quant aux relations établies par la loi entre les compagnies de chemins de fer et le bureau de poste, la régularité des malles et l'extension des communications postales sont considérablement entravées par l'absence de meilleurs arrangements qui puissent permettre au bureau de poste d'obtenir les services des chemins de fer à des conditions raisonnables, et d'exiger une plus grande ponctualité dans l'arrivée des trains de la malle ; et j'espère fermement que les commissaires nommés dernièrement par Votre Seigneurie, conformément à la recommandation du comité de la dernière session sur les chemins de fer, rempliront cette lacune. Je crois qu'un pareil arrangement serait avantageux non seulement pour ce département, et par conséquent pour le public en général, mais aussi pour les compagnies de chemins de fer, parce qu'il se rencontre des cas où je m'abstiens d'expédier de nouvelles malles par chemin de fer (même lorsque la chose pourrait se faire à peu ou point de frais pour la compagnie) à cause des demandes extravagantes qui sont souvent faites tout d'abord, et des décisions disproportionnées et inégales auxquelles l'expérience nous a enseigné de nous attendre si la question est renvoyée à un arbitrage.”

Voici quelques extraits du témoignage de Sir Rowland Hill devant le comité de 1855 :

*Question 171.* “ Le comité doit-il comprendre que les arbitres qui ont été employés en différentes occasions ont accordé des prix très différents ? ”

*Réponse.* “ Oui, certes ; très différents.”

*Question 172.* “ Ils ne paraissent guidés par aucune règle générale ? ”

*Réponse.* “ Nous n'avons aucun moyen de juger par quoi ils sont guidés.”

*Question 173.* “ Ils sont guidés, je suppose, par les témoignages qui leur sont soumis ? ”

*Réponse.* “ Je ne doute aucunement que les tiers-arbitres soient consciencieux dans l'affaire. Je serais très fâché que mes paroles fussent interprétées comme jetant le moindre doute sur leur parfaite honnêteté. Mais le résultat est, comme nous le voyons dans la pratique, qu'un arbitre, sous certaines circonstances, accorde une certaine somme, tandis qu'un autre arbitre, sous les mêmes circonstances, en accorde une autre.”

Sir Rowland Hill avait référé à son témoignage devant un comité antérieur, mais fut encore examiné sur les mêmes points :—

*Question 170.* “ Si vous voulez bien nous donner vos propres opinions sur la question, nous pourrions ensuite recourir au témoignage sur lequel vous attirez notre attention ? ”

*Réponse.* “ Je pense qu'il est très désirable que la législature établisse, dans tous les cas possibles, un tarif par mille. Je pense qu'à l'égard de tous les trains qu'expédie la compagnie pour ses propres affaires, la législature ne commettrait aucune injustice en disant que le maître-général des postes aura le droit d'employer ces trains pour le transport des malles à des prix fixes par mille de parcours, en proportion du poids des malles transportées ; cela nous serait d'un grand secours. Aujourd'hui, nous sommes obligés de marchander et de faire les meilleurs arrangements possibles dans ces cas, et il arrive fréquemment que le maître-général des postes ne peut établir d'importantes communications pour le public, parce qu'une compagnie refuse d'accepter un prix qui serait très rémunérateur, mais

qu'elle croit probablement moindre que celui qu'elle obtiendra en tenant bon. Un arrangement comme celui que je viens de suggérer écarterait une grande partie de la difficulté ; mais cette difficulté existerait encore à l'égard des malles plus importantes pour lesquelles le maître-général des postes fixe les heures de départ des trains, leur vitesse, les endroits où ils doivent arrêter, et ainsi de suite."

Dans le rapport annuel de 1857, fait par Sa Grâce le Duc d'Argyle, alors maître-général des postes, nous trouvons un nouveau témoignage sur l'effet de l'incertitude et des fluctuations des prix accordés aux chemins de fer.

"Le defectueux état de la loi qui règle les relations entre le bureau de poste et les compagnies de chemins de fer a été regardé par mes prédécesseurs, depuis quelques années, comme un sérieux obstacle aux améliorations postales. Je partage entièrement cette manière de voir. Et de fait l'expérience m'a prouvé qu'il est impossible, avec la loi actuelle, scit d'obtenir la régularité dans le transport des malles, soit d'obtenir l'entier usage des chemins de fer pour l'organisation postale réclamée par le public, que le département désire vivement établir et qui serait avantageuse aux compagnies elles-mêmes."

Les agents du Grand Tronc disent que dans le Royaume-Uni c'est par arbitrage que "dans la plupart des cas le taux de paiement a été fixé." Or, ni le système d'arbitrage, ni l'octroi de prix excessifs par les arbitres, ne se sont bornés aux cas dans lesquels des trains spéciaux étaient mis à la disposition du bureau de poste ; mais le même système est suivi avec les mêmes résultats dans les cas où, comme en Canada, le bureau de poste se sert des trains ordinaires établis par les compagnies pour leurs propres besoins, bien que le calcul, dans ces cas, soit beaucoup moins difficile que dans les autres, et bien qu'en conséquence l'on doive moins s'attendre à une différence d'opinion. Ces deux espèces de paiements ne peuvent donc nous servir de précédents. Sur ce point, l'on peut citer le rapport fait par Sa Grâce le Duc d'Argyle, comme maître-général des postes, à la date du 30 janvier 1856. En regard des grands avantages du transport des malles par chemin de fer, il dit que :—"Cet avantage est grandement compensé par l'accroissement de la dépense ; car, quel qu'étrange que cela paraisse, ce changement, qui a eu pour effet de réduire aussi considérablement les frais de transport des voyageurs et des marchandises, pour le public en général, a eu précisément l'effet contraire relativement au transport des malles. Ce résultat doit sans doute être attribué en partie à la nécessité où l'on se trouve d'expédier certains trains de la malle à des heures qui ne conviennent pas au transport des voyageurs ; mais même lorsque le bureau de poste se sert des trains ordinaires établis par les compagnies pour leurs propres besoins, le tarif des prix, surtout lorsque l'on considère la régularité et l'importance de la pratique, est presque toujours plus élevé que celui établi pour le public pour les mêmes services."

Annexé à ce rapport du maître-général des postes, s'en trouve un autre fait par l'inspecteur-général des malles, que Sa Grâce désigne comme "un habile rapport." L'on trouve dans ce document une liste des prix payés sur un certain nombre de chemins de fer, qui varient de 4s. 6d. à 2s. en Irlande, dont l'inspecteur-général cite des exemples, et à propos desquels il fait les remarques suivantes :—"Il faut se rappeler que les taux de paiement cités ci-dessus s'appliquent dans quelques cas à des trains qui marchaient comme trains de voyageurs avant que le bureau de poste ne les employât pour le transport des malles ; les heures de départ et d'arrivée, les stations d'arrêt, etc., étant adoptées par le bureau de poste presque exactement comme la compagnie les avait établies pour sa propre commodité. Dans ces cas, l'extravagance des prix exigés pour les malles devient d'autant plus remarquable. Mais avant d'en finir sur ce sujet, je dois parler d'une espèce de service postal par chemin de fer, qui prend aujourd'hui de très-grandes proportions dans tout le royaume : je veux parler des cas où le bureau de poste envoie un certain poids de malle sous les soins des employés de la compagnie, par un train ordinaire, sur la marche duquel le département ne prétend exercer aucun contrôle. Pour un service de cette nature, le paiement accordé par des arbitres s'est élevé, dans un cas récent, à la somme exorbitante de 7d. par mille, le poids de la malle n'étant, en moyenne, pour toute la ligne, de pas plus d'un quintal, ou à peu près la moitié de celui d'un voyageur de seconde classe avec son bagage. Pour ce poids de malle insignifiant, l'on faisait ainsi payer au bureau de poste près de la moitié de tous les frais du train, tandis que l'on a constaté que la moyenne du prix chargé par différentes compagnies de chemins de fer pour le transport des paquets ordinaires, pour de certaines distances, excède de bien peu un demi-denier par quintal par

mille, la moyenne des prix pour les marchandises ordinaires étant encore moindre. Je puis ajouter que, bien que dans quelques cas les compagnies de chemins de fer aient été induites à accepter des sommes modérées pour l'usage d'un ou deux trains de voyageurs, ou pour l'usage général de tous leurs trains, il arrive constamment que le département est mis dans l'impossibilité d'accroître les facilités postales par le refus des compagnies d'accepter des prix égaux ou même plus élevés que ceux chargés au public pour le transport d'un poids correspondant de marchandises légères, comme celles qui sont fréquemment expédiées par les trains de voyageurs."

Le soussigné fera remarquer, en passant, que quelques-unes des objections que l'expérience a aussi démontré être inhérentes au système d'arbitrage anglais, s'appliqueraient avec plus de force en ce pays qu'en Angleterre, si ce système était transplanté ici; car en Angleterre ces arbitrages ont été assez nombreux, et le département des postes a pu choisir comme arbitre un homme de l'art, parfaitement indépendant des compagnies, et qui, en étant constamment choisi, est devenu familier avec le sujet et avec tout ce qui s'est passé entre les compagnies de chemins de fer et le bureau de poste. Les compagnies de chemins de fer se sont plaint de cette pratique de toujours choisir le même arbitre, comme donnant au bureau de poste un grand avantage sur elles. M. C. A. Saunders, gérant du chemin de fer *Great Western*, dit (*question 3299*):—" Il nomme le même individu pour agir comme arbitre pour lui dans tous les cas, et en conséquence celui-ci se sert très-habilement des arguments et des raisonnements que son expérience lui a démontré être les plus frappants et les plus effectifs; tandis que le malheureux qui est nommé comme arbitre de la compagnie a le grand désavantage d'être obligé de s'en tenir à ses propres renseignements et à son seul talent pour faire valoir les arguments de sa cause."

*Question 3300.* " Vous sentez-vous incapable de lutter avec le capitaine Williams ? " (l'arbitre du bureau de poste.)

*Réponse.* " Oui, certainement. Je crois qu'il a un très-grand avantage sur moi."

Si, même avec cet avantage, le département des postes en Angleterre trouve que le système d'arbitrage est incertain et peu satisfaisant, dans quelle position nous trouverions-nous en Canada? Lorsqu'il fut proposé de soumettre la question actuelle à un arbitrage, la meilleure nomination que le gouvernement canadien se trouva en position de faire fut celle d'un marchand de Montréal, d'un caractère très honorable, mais avancé en âge, et qui n'avait eu que peu ou rien à faire avec les chemins de fer, et rien avec les matières qui se rattachent au service postal. L'arbitre de la compagnie était le président de la compagnie du chemin de fer Central du Michigan; et ces deux arbitres paraissent avoir projeté de rendre une décision (s'ils pouvaient s'entendre) sans recourir à M. Draper, le tiers-arbitre. Maintenant, pourrions-nous espérer avoir des tiers-arbitres plus impartiaux ici qu'en Angleterre? car là on a toujours choisi pour tiers-arbitres des nobles et des messieurs de " grand honneur," de " grande intégrité," de " haute position," et d'un " caractère moral élevé." (*Voir les témoignages pris devant le comité de la Chambre des Communes en 1854.*)

L'on peut observer ici que les lignes irlandaises citées par la compagnie du Grand Tronc pour servir de terme de comparaison avec sa ligne, paraissent avoir été choisies arbitrairement. Au moins l'on ne donne aucune raison de ce choix. Ce sont les lignes de Drogheda à Dundalk, sur laquelle on dit que le prix payé pour le transport des malles est de 4s. par mille; de Dublin à Drogheda, où le prix est de 2s. 10<sup>d</sup>. par mille; de Dundalk à Enniskillen, 3s. 2d. par mille; de Dublin à Cork, 2s. 9d. par mille; et de Dublin à Galway, 3s. par mille. Le soussigné ne sait pas à quelles époques ces prix étaient payés, mais ce ne sont certainement pas les prix payés aujourd'hui. Sur la ligne de Dundalk à Enniskillen, par exemple, le prix actuel est de £500 par année seulement, ce qui équivaut à environ 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. par mille de parcours, au lieu de 3s. 2d. Mais tandis que les prix les plus élevés qui ont pu être payés à ces chemins de fer, à certaines époques, pour des trains spéciaux, sont cités au nom de la compagnie comme devant servir de guide pour établir les prix que la compagnie devrait recevoir pour l'usage de ses trains ordinaires, on ne dit absolument rien, d'un autre côté, du chemin de fer de Dublin à Belfast, par exemple, sur lequel le prix payé pour un service spécial sur 85 milles est de 8<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. par mille de parcours, ce qui équivaut à \$107.50 par mille par année, et pour les 25 milles restant, 1s. 2d. par mille de parcours, ou \$177 par mille par année. Les heures de marche de ce chemin de fer sont, comme sur les autres, fixées par le bureau de poste. Le prix de 3s. par mille chargé par la ligne de Dublin à Galway est pour un train de nuit marchant à des heures,

et arrêtant à des stations désignées par le bureau de poste ; et la moitié d'une voiture est consacrée aux malles. Des malles sont aussi expédiées par les trains de jour ordinaires sur ce chemin de fer, et pour ce service la somme payée n'est que de £600 sterling par année, ou \$23,17 par mille de chemin de fer par année. Sur la ligne de Belfast à Derry (94 milles), la somme payée est de £2,234 15s. sterling par année, pour un service quotidien, avec bureau de poste ambulant, expédié aux heures fixées par la poste, et avec l'usage de tout autre train que la compagnie peut mettre sur la ligne pour ses affaires ordinaires. Si l'on n'emploie que ce seul train, le paiement se trouve être au taux de \$111 par mille de chemin de fer par année. L'on peut aussi observer que, dans le cours des témoignages pris devant le comité de 1855, l'on parle d'un chemin de fer sur lequel le prix n'est pas tout à fait de 5d. par mille pour l'usage d'un train quotidien dans chaque direction, dont les heures de marche sont fixées par le bureau de poste.

Il paraît donc quasi, mettant de côté tous les témoignages qui prouvent le contraire, nous admettions que les prix payés sur les lignes anglaises sont tous justes, équitables et uniformes, lorsqu'on les considère relativement aux circonstances de chaque cas ; et si, agissant d'après cette supposition, nous essayions de comparer les services rendus pour cette rémunération avec les services rendus au bureau de poste par le Grand Tronc, lorsque nous avons les moyens de le faire jusqu'à un certain point, nous arriverions à un résultat parfois bien différent de celui que l'on présente au nom de la compagnie du Grand Tronc.

Pour mieux démontrer cette proposition, l'on peut indiquer que dans le rapport du maître-général des postes de la Grande-Bretagne pour 1861, il dit, afin de faire voir quels sont les devoirs remplis sur les chemins de fer, qu'il peut " n'être pas sans intérêt de mentionner que le train de nuit de la malle de Londres au Nord part avec un personnel de douze commis, qui occupent trois chars installés pour l'assortiment des lettres, en sus de trois voitures de service remplies de sacs qui ne doivent pas être ouverts sur la route." Le même rapport dit qu'en cette année le prix le plus élevé payé en Angleterre pour service postal par chemin de fer, par train spécial, était de 3s. 6d. sterling par mille, ce qui équivaut à environ \$531 par mille de chemin de fer par année. L'année suivante, 1862, il était moindre, c'est-à-dire de 3s. 2½d. par mille. Maintenant, le bureau de poste canadien n'a que le tiers d'un char environ (Voir livre bleu, pages 48, 56 et 67), et pour cela le Grand Tronc prétend que nous devrions payer plus que le gouvernement impérial, avec ses énormes revenus, ne paie pour dix-huit fois cet espace, sur un train spécial, engagé par le bureau de poste, et marchant à grande vitesse, et à des heures fixées par lui dans son seul intérêt. Mais en proportion de cet espace (sans parler de la vitesse), la province paie pour l'usage des trains ordinaires de la compagnie plus que l'Angleterre ne paie pour ce train spécial. De fait, les prix anglais et irlandais cités par la compagnie comme point de comparaison sont partout les prix payés pour trains spéciaux, et non pas pour le transport des malles sur les trains ordinaires ; et la différence entre les deux services—celui par trains spéciaux et celui par trains ordinaires—est si bien reconnue, et est si grande et si évidente, que pour cette raison seule on ne peut tirer aucun argument plausible des prix mentionnés. En Angleterre, les besoins du service exigent que sur la plupart des grandes lignes le bureau de poste expédie des trains à des heures et à une vitesse réglées par lui, et ces demandes ne peuvent être faites aux compagnies de chemins de fer sans déranger l'organisation de leur roulage et sans accroître les obligations du bureau de poste. En Canada, nous n'avons pas les moyens de le faire, et nous ne l'avons pas fait. Une intervention de cette nature serait sans doute moins grave ici qu'elle ne l'est parfois en Angleterre, comme, par exemple, sur le chemin de fer *London and North Western*, dont la compagnie n'avait, en 1854, pas moins de 705 trains par jour qui parcouraient la ligne dans tous ses embranchements. (Voir le témoignage du capitaine Huish.) Mais, excepté dans le cas d'un train spécial que l'on emploie ici de temps à autre pour faciliter le service postal par voie de mer (pour lequel, ainsi qu'on l'a déjà dit, le département a toujours payé les prix demandés par la compagnie), nous nous sommes contenté d'employer des trains ordinaires des compagnies de chemins de fer, en leur laissant la faculté d'expédier leurs trains aussi souvent, et aux heures, et à la vitesse qui leur convenait le mieux ; et la province continuera probablement d'en agir ainsi pendant encore un bon nombre d'années. L'intervention, si elle a jamais lieu, ne sera, pendant longtemps encore, qu'une exception, et ne sera exercée qu'avec prudence. Il est possible que la seule exception, s'il y en a, à la politique de non-intervention aura lieu dans le cas improbable (il faut l'espérer) où

l'intervention deviendrait nécessaire pour empêcher une compagnie de chemin de fer de régler ses heures de marche de manière à forcer le bureau de poste de se soumettre à quelque injuste exaction de sa part.

La compagnie du Grand Tronc a, de fait, prétendu dernièrement que la compensation qui doit lui être payée devrait être basée sur la supposition que ses trains ordinaires de voyageurs sont des trains spéciaux, employés pour les besoins de la poste, auxquels les autres affaires sont subordonnées. Ainsi, dans le document soumis par la compagnie le 21 avril 1862, il est dit que "pour le Grand Tronc, c'est la malle qui contrôle le trajet des trains, qui en fixe les heures de départ, le nombre et la vitesse, en sorte que le transport des voyageurs devient une perte nette pour la compagnie." L'on trouve d'autres affirmations de la même nature dans toutes les communications de la compagnie. Mais le contraire de cet avancé est, sans aucun doute, la vérité. Pour nous, ce sont les trains qui contrôlent les malles. Le tableau des heures de départ et de marche des trains est arrangé et changé, de temps en temps, sans que le département des postes soit consulté; et le bureau de poste a simplement expédié les malles par ceux des trains qui lui convenaient le mieux, en les choisissant parmi ceux qui étaient annoncés au public par la compagnie comme devant marcher pour les besoins de ses propres affaires. Il aurait souvent été plus commode pour le département d'intervenir et de régler les arrangements de la compagnie à cet égard, dans le but de faciliter l'organisation postale, comme la chose se fait en Angleterre sur plusieurs chemins de fer; mais comme le Canada n'a pas encore les moyens de payer des trains spéciaux pour les besoins ordinaires de la poste, le département a dès le commencement, soigneusement évité de dire à la compagnie qu'il avait besoin d'un service particulier, ou que certaines heures de marche fussent adoptées. Cette ligne de conduite a été suivie à l'égard de tous les chemins de fer de la province, de même qu'à l'égard du Grand Tronc; et ce fait, en ce qui regarde le Grand Tronc, a été distinctement et plus d'une fois admis tant par M. Watkin, comme commissaire surintendant de la compagnie, que par M. Brydges, comme directeur-gérant, dans la correspondance de ces messieurs avec le département. Le but que paraissent avoir les agents de la compagnie, l'année dernière, était d'amener cette intervention, mais ils n'ont pas réussi. Ainsi, M. Watkin, dans sa lettre au ci-devant maître-général des postes, à la date du 8 septembre 1862 (livre bleu, p. 63), parle, comme d'une chose dont il a à se plaindre, de l'absence "d'instructions de la part du département sur la nature, l'étendue et les détails du service postal dont il a besoin, et de la nécessité de lui transmettre sans délai la réquisition ordinaire, formelle et complète, des services exigés."

Et de nouveau, le 22 septembre 1862, M. Brydges parle de l'absence de "tout ordre du gouverneur-général de faire un service quelconque," et "du service postal qui se fait sans aucune réquisition du département."

Durant l'automne de l'année dernière, la compagnie avait fait certains changements dans les heures de départ de ses trains, à propos desquels l'ex-maître-général des postes, dans une de ses lettres à la compagnie, remarqua que si ce tableau "eût été dressé dans le but exprès de nuire au public, la compagnie n'aurait pas mieux réussi."

En face de cet état de choses, la lettre suivante fut adressée à M. Brydges par ordre de l'ex-maître-général des postes :—

" DÉPARTEMENT DES POSTES,

" QUÉBEC, le 28 novembre 1862.

" MONSIEUR,—Le maître-général des postes me charge de vous signaler combien les heures des trains, d'après le tableau publié lundi dernier, sont peu convenables pour la correspondance dans toute la province. Entre Québec et Toronto, il faut sept jours pour écrire et avoir la réponse; entre Montréal et Toronto, quatre jours, et quelquefois cinq sont nécessaires pour le même objet; entre Québec et Montréal, quatre jours, quelquefois cinq, c'est-à-dire autant de temps que par l'ancien système de la poste aux chevaux qui passait par Trois-Rivières. Ces faits ont créé un mécontentement général dans tout le pays, et le maître-général des postes désire que je vous les signale afin que vous y apportiez remède.

" Je suis, etc.,

" (Signé,)

W. H. GRIFFIN,

" S. M. G. P.

" C. J. BRYDGES, Ecr."



La compagnie répondit à cette lettre en termes tels que nul témoignage ne pourrait mieux prouver l'absence de toute intervention du gouvernement dans les arrangements de la compagnie relativement à la marche de ses trains :—

“ CHEMIN DE FER GRAND TRONC DU CANADA,  
“ BUREAU DU DIRECTEUR-GÉRANT,  
“ Montréal, le 1er décembre 1862.

“ MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 28 ult., relative à l'arrangement des trains sur notre ligne, et au tableau des heures de départ suivi depuis le 24 ult. Les trains de voyageurs, qui transportent les malles, ont été disposés de la façon la plus avantageuse pour la compagnie. Je n'ai pas besoin de rappeler au maître-général des postes que, lors de l'entrevue que j'ai eue dernièrement avec lui à Québec, je l'ai informé que j'allais prendre de nouvelles dispositions pour répondre aux besoins du service des voyageurs, et j'avais compris qu'il y consentait. Nous n'avons point, pour le moment, l'intention de modifier le tableau actuel des heures de départ. *Depuis le commencement de l'exploitation de la ligne, vous voudrez bien vous le rappeler, la compagnie n'a jamais reçu, du département des postes, aucune indication relative aux heures de départ qu'il désirait voir adoptées; le département n'a jamais informé la compagnie, non plus, du service particulier ou des heures de marche qu'il désire. La compagnie est donc libre de disposer les heures des trains de la façon la plus avantageuse pour les voyageurs, et c'est la règle qu'on a suivie en dressant le tableau actuel. Si le maître-général des postes désire avoir des trains spéciaux portant les malles à des heures particulières, ou constamment, d'un bout à l'autre de la ligne, la compagnie est prête à se rendre à son désir, à la condition qu'elle soit raisonnablement payée pour ce service.*

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

C. J. BRYDGES,  
“ Directeur-gérant.

“ W. H. GRIFFIN, écuyer,  
“ Sous-maître-général des postes, Québec.”

Deux autres lettres furent échangées en même temps, qui font voir, d'une manière aussi évidente, que la compagnie ne s'est jamais départie des arrangements faits pour ses propres affaires afin de mieux servir le département des postes. La première de ces lettres est comme suit :

“ DÉPARTEMENT DES POSTES,  
“ 29 novembre 1862.

“ MONSIEUR,—Le maître-général des postes regrette de voir que les heures de marche des trains, sur votre ligne, ne permettent pas d'expédier, en temps convenable, les malles qui doivent partir par les vapeurs canadiens de Portland, et que vous avez refusé de renouveler les arrangements des années précédentes. Les malles des États de l'Ouest et du Haut-Canada arrivent à Montréal le vendredi soir, et comme les vapeurs océaniques partent de Portland dans l'après-midi du samedi, ces malles devraient être rendues à Portland vers 1 ou 2 heures après-midi de ce jour. Jusqu'à présent, le Grand Tronc a assez bien fait ce service en expédiant un train exprès pour les malles et les voyageurs (le département des postes payant extra pour ce train) de Montréal à Island Pond. Là, ce train correspondait avec le train ordinaire du matin pour Portland, et cette correspondance a toujours pu s'opérer en voyageant toute la nuit de Montréal à Island Pond. Si on ne peut rétablir cette correspondance, la seule chose à faire sera de fermer un jour plus tôt que de coutume les malles de l'Ouest pour l'Europe. Une mesure de ce genre ne laissera pas que d'avoir un fort mauvais effet sur la réputation de la ligne canadienne, comparée avec celles de New-York et de Boston. Le maître-général des postes désire vivement que vous vous occupiez de cette question, et que vous lui indiquiez au plus tôt les dispositions que vous pourrez prendre à cet égard.

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

“ C. J. BRYDGES, 6cr.”

W. H. GRIFFIN.

Le directeur-gérant répondit en ces termes :—

“ CHEMIN DE FER GRAND TRONC DU CANADA,  
 “ BUREAU DU DIRECTEUR-GÉRANT,  
 “ Montréal, le 1er décembre 1862.

“ MONSIEUR,—J’ai l’honneur d’accuser réception de votre lettre du 29 ultimo, relative à la correspondance des trains avec les vapeurs qui partent de Portland. Les trains sont actuellement expédiés sur la ligne aux heures les plus avantageuses pour les voyageurs et le roulage. Si le département des postes désire avoir d’autres facilités que celles offertes par les trains ordinaires, la compagnie est prête à les fournir sur requisiion et à condition d’un paiement raisonnable de ce service extrà. La quantité du roulage de l’ouest à Portland n’est pas assez élevé pour que nous ayons un train continu de Toronto à Portland. Les dispositions actuelles offrent tous les avantages que la compagnie peut fournir en dirigeant l’exploitation de la ligne avec économie. Le train de Toronto arrive à Montréal à 11 heures du soir. Si le département des postes désire que les malles pour les vapeurs canadiens ne quittent Toronto que le vendredi matin, il sera nécessaire d’avoir un train spécial pour le transport des malles de Montréal à Portland. On peut expédier ce train de façon qu’il arrive à Portland entre 1 et 2 heures le samedi. Si le maître-général des postes désire avoir ce train, la compagnie est prête à le fournir à raison de \$1 par mille de parcours pour ce service extrà. Si le maître-général des postes n’accepte pas cette proposition, il faudra nécessairement continuer à expédier les malles européennes de Toronto le jeudi matin.

J’ai l’honneur d’être, etc.,

“ (Signé),

C. J. BRYDGES,  
 “ Directeur-gérant.

“ W. H. Griffin, écuyer,  
 “ S. M. G. P., Québec.”

Quelques autres lettres furent échangées, dans lesquelles M. Brydges refusa de faire aucun changement à ses arrangements, à moins que le gouvernement ne consentît à payer une piastre par mille pour le service fait. Le 22 janvier 1863, M. Brydges réfèra à sa lettre du 1er décembre dans les termes suivants :—

“ Si vous voulez bien consulter ma lettre du 1er ultimo, vous y verrez qu’en réponse à celle où vous vous plaigniez que les heures de marche des trains n’étaient pas convenables au service de la poste, je disais simplement que depuis nombre d’années, la compagnie avait disposé les trains sans avoir jamais reçu aucune indication spéciale du service requis par le département des postes, et que le tableau des heures avait été dressé de la façon la plus convenable pour le service des voyageurs et pour le roulage de la compagnie. Je ne faisais ainsi que constater des faits connus de toutes les parties intéressées, sans demander aucune indication spéciale du service requis.”

En somme, donc, relativement à l’argument tiré des prix payés en Angleterre, il apparaît que les prix cités par le Grand Tronc sont ceux de trains spéciaux ; que les prix des trains spéciaux sont toujours beaucoup plus élevés que ceux des trains ordinaires ; que les seules malles par chemins de fer en Canada à propos desquelles il y a eu contestation jusqu’ici, sont les malles transportées par les trains ordinaires ; que les prix anglais payés pour les trains spéciaux, aussi bien que pour les trains ordinaires, varient considérablement ; que les variations sont telles qu’elles ne peuvent être expliquées par ceux qui connaissent le mieux le sujet et les circonstances ; que les autorités impériales du bureau de poste déclarent que la plupart des prix qu’elles paient sont excessifs ; que si quelques-uns sont justes et raisonnables, nous n’avons aucun moyen de distinguer ceux qui le sont de ceux qui ne le sont pas ; que les services et les circonstances diffèrent tellement des nôtres, qu’il devient impossible pour nous d’en faire une comparaison utile ; et que, tout en ne pouvant nous servir de précédent en Canada, quelques-uns des taux anglais, si nous essayions d’en faire usage comme tels, avec la connaissance que nous en avons, paraîtraient détruire la prétention de la compagnie, au lieu de la supporter.

VII. Il reste maintenant à examiner les prix payés aux États-Unis, que la compagnie du Grand Tronc cite comme offrant, jusqu’à un certain point, un moyen d’arriver à

la détermination de la rémunération à laquelle elle a droit. L'on a déjà dit que les taux américains ne sont pas fixés par des arbitres, comme l'ont été et le sont probablement encore la plupart des taux anglais. Les lois des Etats-Unis n'autorisent pas la référence à des arbitres à ce sujet, et elles n'obligent même pas les compagnies à transporter les malles. Tout est laissé à la décision mutuelle entre le département des postes et les compagnies de chemins de fer, s'ils peuvent s'entendre, et la loi ne contient aucune disposition pour obvier au cas où ils ne s'entendraient pas. Ainsi, les compagnies ne sont nullement restreintes par la loi à l'égard du prix qu'elles peuvent demander pour le transport des malles ; et, lorsque le département des postes ne veut pas consentir aux conditions qu'elles demandent, ces compagnies ont, en vertu de la loi, la faculté, dont elles profitent quelquefois, de refuser de transporter les malles, et de le faire subitement, sans même donner aucun avis de leur intention à cet effet, au département, qui puisse permettre aux autorités postales de prendre d'autres arrangements pour le service des malles. En conséquence de cet état de choses, le département des postes des Etats-Unis a été obligé de se soumettre aux demandes exorbitantes de certaines compagnies, et cela a eu pour résultat de rendre toutes les compagnies plus exigeantes. Celles qui seraient disposées à prendre moins, disent qu'elles ne peuvent lutter avec les lignes rivales à moins de recevoir, pour le transport des malles, le même prix que reçoivent ces lignes ; et il en résulte que les prix sont aujourd'hui généralement très élevés, et que les deux tiers de ces prix seraient, en moyenne, une compensation libérale pour cette espèce de service. L'uniformité de la rémunération n'existe pas plus aux Etats-Unis qu'en Angleterre. Les prix exigés par certaines lignes sont plus excessifs que ceux de certaines autres lignes. Tandis que les prix accordés sur les grandes lignes de l'Atlantique à l'Ouest sont formellement et officiellement représentés comme étant beaucoup trop élevés, l'on affirme que ceux accordés aux autres routes, où les malles sont légères, sont oppressifs et extravagants. La preuve de ces assertions sera fournie bientôt ; mais l'on peut remarquer, en attendant, que les prix exigés par les compagnies de chemins de fer qui sont en position d'exiger ce que bon leur semble, ne peuvent certainement pas servir de règle pour d'autres pays. Pour restreindre les exactions des compagnies, et pour encourager, ou, comme le dit l'acte des postes des Etats-Unis, "pour assurer" autant que possible un taux égal et juste de compensation, il est statué (section 19) que le maître-général des postes divisera les chemins de fer en trois classes, suivant le volume des malles qu'ils transportent et l'importance du service ; et que le maximum du prix accordé à ceux de la première classe sera de \$300 par mille de chemin de fer ; de \$100 à ceux de la seconde classe, et de \$50 à ceux de la troisième, avec pouvoir d'ajouter 25 pour cent à ces taux, lorsque la moitié du service se fera de nuit.

En vertu de cet acte, la partie du Grand Tronc qui relie le Canada à Portland paraît avoir été placée dans la seconde classe, et la compagnie reçoit \$125 par mille pour 48 milles, et \$100 par mille pour 117 milles sur cette partie de son chemin de fer. Il y a deux trains exprès par jour, en chaque sens, entre Montréal et Portland, mais le département des postes des Etats-Unis n'en emploie qu'un seul sur toute la partie de Portland de la ligne. L'autre train n'est employé que sur une partie de la ligne seulement. Les malles américaines transportées sur cette ligne sont presque égales à celles qui le sont entre Montréal et la frontière. La partie du Grand Tronc qui se trouve dans le Michigan (64½ milles) paraît avoir été placée dans la troisième classe en vertu de l'acte, et la compensation payée est de \$42.70 par mille. Il n'existe, ni dans l'un ni dans l'autre cas, aucune concurrence au Grand Tronc pour le transport des malles.

L'acte des Etats-Unis, dont il est ici question, est rédigé dans les termes suivants :

"Que pour assurer, autant que possible, un taux égal et juste de compensation, suivant le service rempli, entre les différentes compagnies de chemin de fer dans les Etats-Unis, pour le transport des malles, il sera du devoir du maître-général des postes de classer et diviser les lignes de chemins de fer, y compris celles sur lesquelles le service se fait en partie par chemin de fer et en partie par bateaux-à-vapeur, en trois classes, suivant le volume des malles, la vitesse avec laquelle elles sont transportées, et l'importance du service ; et il lui sera loisible de passer des contrats pour le transport des malles avec ces compagnies de chemins de fer, soit en annonçant ou sans annoncer ces contrats ; pourvu que pour le transport des malles sur aucun chemin de fer de la première classe, il ne paie pas un taux de compensation plus élevé que ce qui est alloué par la loi, \$300 par mille ; ni, pour le transport des malles sur aucun chemin de fer de la seconde classe, une compensation de

plus de \$100 par mille par année; ni, pour le transport des malles sur aucun chemin de fer de la troisième classe, une compensation de plus de \$50 par mille par année. Et dans le cas où le maître-général des postes ne pourrait pas conclure de contrat pour le transport des malles sur aucune de ces routes de chemin de fer à un taux de compensation n'excédant pas le maximum des taux susdits, ou pour ce qu'il pourrait croire une compensation juste et raisonnable pour le service à faire, il lui sera loisible de séparer la malle des lettres du reste des malles, et de passer contrat, soit avec ou sans annonces, pour le transport de la malle des lettres sur cette route par courrier à cheval ou autrement, à la plus grande vitesse qu'il pourra raisonnablement obtenir, et aussi de passer contrat pour le transport sur cette route du reste des malles par voiture ou autrement, à une moins grande vitesse; pourvu aussi, que si la moitié du service sur un chemin de fer doit être fait durant la nuit, il soit loisible au maître-général des postes de payer 25 pour cent en sus du maximum susdit des taux de rémunération; et pourvu de plus, que s'il devient nécessaire de transporter sur un chemin de fer *plus de deux malles par jour*, il soit loisible au maître-général des postes de payer telle compensation supplémentaire qui lui paraîtra juste et raisonnable, eu égard au service rempli et au maximum de compensation établi par le présent acte."

Telle est la loi; et comment a-t-elle fonctionné? Les prix que le maître-général des postes a trouvés nécessaires de payer en vertu de ses dispositions pour induire les compagnies de chemins de fer à transporter les malles, sont-ils des prix justes et équitables qui peuvent nous servir de précédents pour calculer ce qui serait juste et raisonnable en Canada? Les faits prouvent le contraire. Tous les maîtres-généraux des postes l'ont déclaré l'un après l'autre. Ainsi, nous trouvons ce qui suit dans le rapport du département au Congrès, en date du 1er décembre 1853 (page 700 des documents du Congrès):—

"Il a toujours existé des difficultés considérables relativement à cette branche du service (les chemins de fer). L'on demande au département des sommes qu'il ne peut, en justice pour les grands intérêts publics, consentir à payer. L'importance du service pour le public est la grande question qui se présente à la considération du chef du département; mais si ses vues à ce sujet ne s'accordent pas avec celles des présidents et directeurs des compagnies de chemins de fer, les malles sont refusées, et le public en souffre de grands inconvénients. Cela se fait aussi quelquefois de la manière la plus sommaire, sans que l'on donne au département aucun avis qui puisse lui permettre d'organiser un nouveau service; et lorsque la chose se fait, soit intentionnellement ou non, le département en souffre toujours. Les citoyens des différents Etats sont profondément intéressés dans la question, et s'ils veulent continuer à recevoir leurs lettres et leurs journaux à des frais de port réduits, ils ne doivent pas permettre à ces compagnies de dicter leurs conditions au département. Dans quelques-uns des Etats de l'Union, il a été inséré une disposition dans les chartes des compagnies de chemins de fer, établissant un mode d'arbitrage dans les cas de désaccord entre le maître-général des postes et les compagnies. Mais dans aucun des actes que j'ai cités il n'est donné pouvoir au maître-général des postes de consentir à cet arbitrage, et *s'il était donné, je douterais beaucoup de la sagesse de cette disposition*. En Angleterre, cette convention d'arbitrage a été défavorable au gouvernement; et je ne vois aucune raison pourquoi le Congrès, en donnant d'abord à chaque compagnie l'occasion d'être entendue, ne fixerait pas la somme que chacune aurait le droit de recevoir."

Et dans son rapport pour 1854, le maître-général des postes des Etats-Unis se plaint de nouveau des demandes exorbitantes qui lui sont faites en vertu de la loi, et dit que "ce qu'il faut, c'est de fixer des prix justes et équitables. Les compagnies qui font le même service recevraient la même rémunération, *ce qui n'est pas le cas maintenant*, et chacune d'elles serait payée d'après le *volume* des malles, la *vitesse* avec laquelle elles seraient transportées, et les *facilités requises*..... De plus, il serait injuste de baser un calcul sur la présomption que le char de malle a 25 pieds de longueur, quinze pieds pour les malles et dix pieds pour le bureau de poste, et ensuite d'évaluer et charger les deux compartiments, pour le poids du char et des malles, à quatorze tonneaux. Cet espace est nécessaire tant pour la sûreté des malles que pour permettre aux agents de la route de remplir convenablement leurs devoirs. J'ai dès l'abord attiré l'attention des compagnies sur ce fait, mais ces facilités n'ont pas été données. *Plusieurs compagnies de chemins de fer, désirant servir convenablement le public, consacrent un char exclusivement aux besoins de la malle*; mais dans la grande majorité des cas, l'on divise un char entre le gouverne-

ment et les compagnies d'express, ou bien on donne un certain espace à l'agent de la route, et les malles sont placées avec les bagages à l'un des bouts, et le reste du char sert de chambre à fumer.

“ Les calculs que j'ai faits diffèrent considérablement de ceux faits par certaines compagnies, et prouvent qu'elles reçoivent pour les malles beaucoup plus que pour le fret de première classe; mais la question de savoir si les calculs du département ou ceux des compagnies sont exacts pourrait être facilement réglée par un comité du Congrès; et si les compagnies veulent que le gouvernement ne leur paie que ce qu'elles reçoivent des particuliers, toute la question est facile à régler. En consultant les prix payés pour le transport des malles en Angleterre, en France, en Allemagne et en Canada, je me suis confirmé dans l'opinion que le gouvernement paie ici beaucoup plus que ne vaut ce service.”

Dans son rapport du 3 décembre 1855, le maître-général des postes parle des taux payés alors aux compagnies de chemins de fer comme étant “ énormes.”

Passant à des dates plus récentes, nous voyons que le département, dans le rapport du 3 décembre 1859 (pages 1405 et 1414), parle de ce sujet comme suit :

“ Tout en admettant que l'établissement des chemins de fer aux Etats-Unis a considérablement accéléré l'expédition des malles, et accru la facilité avec laquelle celle d'un grand poids et d'un fort volume sont transportées, il est également vrai que ces avantages sont accompagnés de maux qui n'ont fait que s'accroître avec l'expansion des chemins de fer, jusqu'à ce qu'enfin ils aient atteint des proportions telles qu'il est devenu nécessaire de chercher sérieusement à y remédier. Les malles ont été transportées, durant l'année dernière, sur 26,000 milles de chemins de fer, à des prix variant de \$50 à \$375 par mille pour leur transport seulement, le total de la dépense pour ce service étant de \$3,243,974. A cela, il faut ajouter les salaires des agents d'express et de route, qui s'élèvent à \$626,174 par année. Accompagnées et livrées comme le sont les malles par des agents du département, le service accompli par le chemin de fer n'est guère autre chose que celui que remplit l'expéditeur d'un baril de farine ou d'un sac de grain. Pourquoi donc, alors, exige-t-on une compensation pour ce service qui paraît aussi exorbitante lorsqu'on la compare à ce qui serait demandé à un particulier pour le transport d'une semblable quantité de fret ? ”

Le rapport cite alors les prix payés au Canada, et le maître-général des postes ajoute : “ L'on ne voit aucune raison pourquoi, excepté sur nos grandes routes principales, notre gouvernement consentirait à payer une plus forte compensation que celle payée par le gouvernement canadien. Et même sur cette dernière classe de chemins (les grandes routes principales), les taux actuels sont beaucoup trop élevés; mais sur les autres, où les malles sont légères, ils sont oppressifs et extravagants. La rapide multiplication des chemins de fer, sur chacun desquels la loi pourvoit au transport des malles, augmente constamment le mal dont on se plaint. Ces chemins traversent, dans toutes les directions, des régions comparativement peu peuplées, et se relient à de petites villes où la correspondance est nécessairement limitée; et s'ils doivent tous continuer à jouir de cet énorme subside payé par le département, quelle que soit l'insignifiance des malles qu'ils transportent, l'on ne peut avoir de fortes espérances de le voir sortir des embarras où il est maintenant plongé. Le remède à ce mal se trouverait dans l'amendement de l'acte du 3 mars 1845,—ce que je recommande respectueusement à la considération du Congrès. Une réduction de trente-trois et un tiers du taux maximum fixé par cet acte laisserait encore une compensation très-libérale à cette classe d'entrepreneurs. Si le Congrès adoptait cette suggestion, je ne crois pas que les intelligents et entreprenants citoyens qui ont le contrôle de ces chemins continueraient à insister sur des conditions que les ressources du département ne lui permettent pas de remplir, ainsi que cela doit être évident pour eux comme pour tout le monde.”

Le rapport du 2 décembre 1861 contient les observations suivantes au sujet du service des chemins de fer :

“ Dans le dernier rapport annuel de mon prédécesseur, il est fait mention du refus ou de la négligence d'un grand nombre de compagnies de chemins de fer engagées dans le transport des malles, d'exécuter les contrats exigés par la loi de tous les entrepreneurs pour l'accomplissement de leurs devoirs. Lorsqu'un chemin de fer est construit à travers une section de pays, la concurrence pour le transport des voyageurs, des malles et des marchandises, cesse sur cette route. L'on demande immédiatement le transport des malles, et sans égard à l'importance des bureaux à desservir, on réclame une compensation beaucoup plus

élevée que ce qui était payé pour leur transport par voiture et courrier. *Le seul avantage qu'y gagne le service est un accroissement de vitesse, bien que relativement aux affaires des particuliers, cet avantage soit invariablement accompagné d'une grande réduction de frais.* Ce sujet réclame l'attention du Congrès, et exige qu'il soit adopté des mesures qui permettent au gouvernement de stipuler à des conditions équitables avec ces compagnies. Les taux actuels de compensation sont, à mon avis, trop élevés, et même à ces prix *le gouvernement est à la merci des compagnies.*"

Dans le rapport de 1862, (le dernier publié,) page 9, le maître-général des postes parle des obstacles qu'il a à surmonter, en conséquence des imperfections du système :—

"Je renouvelle la recommandation que j'ai faite dans mon rapport de l'an dernier pour l'établissement d'un système qui puisse permettre au département d'obtenir des contrats à des conditions équitables pour le service des malles par chemins de fer. Il est survenu plusieurs cas depuis cette époque qui prouvent la nécessité d'une nouvelle législation pour prévenir les dommages sérieux qu'auront à souffrir les intérêts publics, si on laisse ces corporations entièrement indépendantes de l'action de la loi, comme elles le sont à présent. Cette recommandation ne doit pas être interprétée comme étant une critique de l'esprit public ou de la libéralité des compagnies de chemins de fer du pays en général, car si j'étais appelé à indiquer quelle classe de notre population est la plus libérale et la plus animée de l'esprit public, je dirais que c'est celle qui est intéressée dans les chemins de fer. Aucun changement ne serait probablement nécessaire si le département pouvait transiger avec cette classe comme corps ; mais la difficulté est d'avoir affaire aux corporations distinctes. Quelques-unes de ces corporations réussirent, lorsque le trésor public était plein, à obtenir beaucoup trop de la trésorerie ; et même à présent que les ressources du pays sont si nécessaires au maintien du gouvernement, il existe, je regrette de le dire, quelques compagnies qui menacent d'abandonner les malles à moins que le département ne souscrive à des conditions encore plus onéreuses que toutes celles qui ont été jusqu'ici exigées du gouvernement par aucune autre compagnie. Le fait de s'être soumis aux exactions de quelques-unes a eu pour effet d'élever les prétentions de toutes les autres ; car les plus libérales disent avec droit que, *tout en admettant que les prix accordés sont trop élevés*, elles ne peuvent cependant pas soutenir la concurrence avec les lignes rivales si elles n'exigent et ne reçoivent les mêmes prix pour le transport des malles. Et d'après la tournure d'esprit naturelle à ceux qui sont intéressés dans un chemin, ils sont portés à croire que l'on commet une injustice envers eux par l'estimation que l'on fait de l'importance relative de leur chemin et des malles qu'il transporte. Ce sujet est rempli de difficultés ; mais l'on a suggéré qu'au lieu de la classification d'après laquelle la compensation est maintenant établie, l'on devrait prendre le coût réel du transport pour établir la compensation à accorder ; et je pense que l'on pourrait faire des arrangements plus satisfaisants en prenant cette base, qu'on ne peut avec le système actuel. Je ne connais pas l'opinion de ceux qui sont intéressés dans les chemins de fer sur ce point, mais je crois probable que ce moyen serait généralement acceptable, et qu'une compensation suffisante pour couvrir le coût réel du transport des malles serait satisfaisante pour les intérêts éclairés, car les raisons qui empêchent le gouvernement de retirer un revenu des malles, devraient avoir encore plus de poids pour les intérêts des chemins de fer, et engager les compagnies à ne pas surcharger un service qui crée leurs affaires de tant de manières différentes.

"Toute augmentation et accélération des malles encourage le transport des voyageurs et des effets pour lequel ces chemins de fer ont été construits, et dont le transport des malles n'est qu'un accessoire."

Le soussigné soumet respectueusement qu'il serait peu convenable de suivre ou d'essayer de suivre l'analogie des prix exigés du gouvernement des Etats-Unis, sous les circonstances exposées dans ces rapports, ces prix étant officiellement déclarés n'être pas uniformes pour des services semblables, mais tous beaucoup trop élevés, et plusieurs d'entre eux "énormes," "exorbitants," "oppressifs" et "extravagants," et dépassant d'autant ce que le département des postes paierait s'il était libre de fixer les prix. Il paraît que jusqu'ici l'intérêt des chemins de fer a été trop puissant pour que l'on pût apporter remède à ce mal.

Ces citations sont certainement opposées à tout ce qu'affirment les agents de la compagnie du Grand Tronc relativement aux prix payés aux Etats-Unis, (voir livre bleu, p.

40). Ils disent aux arbitres " qu'il y a aux Etats-Unis tant de chemins de fer qui se font concurrence les uns aux autres, sur les principales lignes, que le département des postes a facilement pu obtenir le transport des malles à un prix beaucoup au-dessous de la valeur du service fait." \* \* \* " Qu'entre Boston et New-York seulement, il y a cinq lignes qui se font concurrence pour le transport de la malle, et quatre entre le bord de la mer à l'Est et les Etats du Nord-Ouest, qui, avec leurs embranchements, conduisent aux principales villes maritimes et à toutes les localités du Nord-Ouest." Outre la réponse faite à ces avancés par les rapports officiels que le soussigné vient de citer, l'on peut remarquer que toutes ces lignes, soi-disant concurrentes, traversent des parties différentes du pays et doivent être employées pour les malles locales des distriets à travers lesquels elles passent, même si elles ne sont pas toutes absolument nécessaires pour les malles directes " entre les bords de la mer à l'Est et les Etats du Nord-Ouest." Le département des postes des Etats-Unis ne pourrait pas refuser d'expédier les malles par les chemins de fer de New-York Central et de New-York à l'Erié. Le service postal d'une partie du public se fait par l'un de ces chemins, et celui de l'autre partie par l'autre. Le fait est que ce qu'on appelle la malle directe n'est pas généralement transportée dans un char-poste qui est destiné aux malles locales et généralement expédié par trains de voyageurs à petite vitesse, tandis que les malles directes pour les différentes villes situées sur le parcours de la ligne, ainsi que pour les Etats de l'Ouest, sont généralement transportées dans les chars à bagage ordinaires des trains à grande vitesse. Et dans une autre partie de leur argumentation, les agents de la compagnie prétendent regarder ce service comme si peu de chose qu'ils disent que l'on n'attache aucune importance au transport des sacs de malle directs ; que la seule compensation payée pour leur transport est ce que le gardien du bagage reçoit du gouvernement pour en prendre soin ; et que les prix payés par le gouvernement au chemin de fer sont payés exclusivement pour le service du char-poste (livre bleu, p. 56)). Ainsi dans leur réponse au projet de lettre de M. Moffatt, l'on trouve les passages suivants :

" On a vu que la compagnie du chemin de fer de New-York à l'Erié, ainsi que quelques autres compagnies mentionnées dans la liste de M. Moffatt, reçoit \$200 par mille pour l'expédition d'un train-poste quotidien, aller et retour, et que, dans le cas où la poste expédie par les autres trains des sacs contenant des lettres, les préposés aux bagages sont payés en outre par le gouvernement pour avoir soin de ces sacs.

" Si les compagnies sus-mentionnées n'expédiaient qu'un train-poste par jour, elles recevraient exactement \$200 par mille, ce chiffre étant celui qu'accorde le département des postes pour le transport d'une malle quotidienne, aller et retour.

" M. Moffatt a fait erreur en introduisant dans son exposé le calcul de ce que le gouvernement des Etats-Unis paie en outre aux préposés aux bagages pour avoir soin des sacs expédiés par les trains poste."

Et dans la lettre de M. Brydges, à la date du 26 novembre 1862, je trouve de nouveau l'assertion suivante :—

" Je répète ce que j'ai déjà dit en plusieurs circonstances, que le tarif sur les lignes américaines est basé sur un service quotidien, aller et retour, portant un bureau de distribution qui occupe le tiers d'un char à bagage ordinaire, avec l'entente, entre le département des postes et les compagnies de chemins de fer, que ces dernières transporteront, en outre, dans les chars aux bagages, des sacs scellés, sans qu'il soit besoin d'un employé de la poste, et par tout train qu'il leur sera convenable d'expédier pour le service des voyageurs. Mais le paiement n'est basé que sur un seul service quotidien, aller et retour, avec un bureau de distribution dans les chars ; et les autres expéditions de malles ne sont qu'un accessoire de l'immense service des voyageurs sur les lignes américaines, dont le département des postes profite sans rien payer en plus." (Livre bleu, p. 85.)

Ces assertions des agents de la compagnie sont, sans doute, des exagérations dont ils ne voyaient pas eux-mêmes la véritable portée, car il est parfaitement inutile de supposer que le département des postes des Etats-Unis soit disposé à donner autant pour un seul service par jour que pour trois ou quatre, ou que les compagnies de chemins de fer soient prêtes à accepter pour trois ou quatre services ce qui ne serait que raisonnable pour un seul. Mais il est évident que la concurrence dont on parle a très peu d'effet sur le coût du service ; car l'emploi de chaque chemin de fer est inévitable, que les sacs de l'Ouest soient expédiés par tous ou non.

Si la nature des prix payés aux Etats-Unis avait été autre que les rapports du départ-

tement des postes ne le fait voir ; si ces prix avaient été établis, comme on avoue qu'ils devraient l'être, conformément à ceux que l'on exige des particuliers pour de semblables services, en faisant la déduction convenable pour la continuité du service et ses autres avantages ; s'ils eussent été fixés par le département des postes ou le gouvernement, ou par quelque autre tribunal chargé de la décision de ces questions ; s'il pouvait réellement y avoir concurrence, et si les prix avaient été le résultat de cette concurrence ; ou s'ils eussent été, pour quelque autre raison, mutuellement admis ou autrement établis comme justes et raisonnables, ainsi qu'on l'a prétendu ; il resterait encore la difficulté d'établir les prix à payer au Grand Tronc comme étant le résultat équitable des analogies qu'offrent les prix donnés aux compagnies américaines ; mais, quelque grande et même insurmontable que puisse être cette difficulté, le soussigné est d'opinion qu'il n'est pas difficile de voir que le prix que réclame le Grand Tronc pour lui-même, excède de beaucoup ce que justifierait une comparaison équitable avec les prix payés aux Etats-Unis.

Les agents de la compagnie disent que le Grand Tronc est au Canada ce que les quatre grandes lignes américaines sont à la partie des Etats du Nord de l'Union situés entre l'Océan Atlantique et la vallée du Mississippi, et l'on doit reconnaître que cela est vrai dans un sens. Le Grand Tronc est la même chose pour le Canada, sous ce rapport, exactement comme une voiture avec un seul cheval est la même chose pour un homme que plusieurs chevaux et plusieurs voitures sont pour un autre. Un seul cheval peut suffire pour les affaires de l'un, tandis que les affaires de l'autre peuvent exiger plusieurs chevaux et plusieurs voitures. Les quatre chemins de fer en question relient les grandes villes des côtes de l'Atlantique avec les Etats de l'Ouest, et ce sont les grandes villes qui alimentent les malles partout. (*Cyc. of Com. p. 1558.*) L'on a calculé que les habitants de la ville de New-York, avant la guerre, écrivaient un dixième des lettres écrites dans tout le pays, et contribuaient pour un dixième de tout le revenu postal du pays. (*Cyc. of Com. p. 1570.*) Loin que le Grand Tronc nous rende un service égal à celui rendu par les quatre chemins de fer américains en question, comme l'affirment assez étrangement les agents du Grand Tronc, le fait est que chacune de ces quatre lignes transporte des malles qui excèdent de beaucoup, sous le rapport du volume, du poids, et de la valeur, toutes les malles transportées par le Grand Tronc, outre qu'elles les transportent beaucoup plus promptement et plus fréquemment. Sur le New-York Central seulement, l'un des quatre chemins mentionnés, le poids des malles est d'environ dix fois plus grand que celui des malles transportées par le Grand Tronc. La moyenne des malles quotidiennes sur ce chemin est de huit tonneaux, tandis que sur le Grand Tronc elles n'atteignent pas cette moyenne par semaine. L'on a trouvé que le poids des malles entre Montréal et Toronto, en passant à la Pointe St. Charles, en une semaine, était de moins de cinq tonneaux, et les malles sont plus fortes sur cette partie du Grand Tronc que partout ailleurs.

L'on donne ensuite, au nom de la compagnie, (livre bleu, page 47,) une liste de 6,612 milles dans les Etats-Unis sur lesquels les prix payés varient de \$150 à \$375 par mille, et l'on dit que la moyenne sur le tout est de \$200.31 par mille de parcours. Mais les chemins de fer ainsi choisis pour servir de terme de comparaison ne forment qu'une très légère proportion des chemins de fer des Etats-Unis sur lesquels sont transportées les malles. En recourant au rapport du maître-général des postes des Etats-Unis d'où sont tirées ces statistiques (celui de l'année expirée au 30 juin 1861), l'on verra que la longueur des chemins de fer qui font le service des malles est portée à 22,018 milles, c'est-à-dire à près de quatre fois la longueur de ceux cités dans le tableau du Grand Tronc. (*Voir le rapport du maître-général des postes pour l'année finissant au 30 juin 1861, tableau G, page 62.*)

Il faut aussi remarquer que les Etats cités par la compagnie sont ceux dans lesquels les prix payés sont les plus élevés, et de plus, que parmi les chemins de fer de ces Etats, l'on ne cite que ceux qui reçoivent le maximum des prix. En prenant tous les chemins de fer des Etats-Unis, l'on verra que la moyenne des prix qu'ils reçoivent est considérablement inférieure à la somme indiquée par le Grand Tronc, car elle n'est que d'un peu plus de \$115 par mille, d'après le rapport du maître-général des postes pour l'année finissant au 30 juin 1862. D'après ce rapport, l'on verra que dans quelques-uns des Etats de l'Union, comme par exemple dans le Maine, le New-Hampshire, le Vermont, le Delaware, le Michigan, l'Illinois, le Wisconsin, l'Iowa, le Missouri, le Kentucky et la Californie, le prix le plus élevé pour un double service quotidien n'excède pas \$150 par mille, ou les trois quarts de la moyenne donnée par le tableau du Grand Tronc. Dans le Delaware, le maximum



payé pour un double service quotidien est de \$125; dans le New-Jersey, \$104.76; dans le Kentucky et le Wisconsin, \$100; et dans l'Iowa, \$75.

Sur 495 milles de chemins de fer dans l'Etat du Maine, faisant le service de la malle au 30 juin 1861, il n'en est porté que 52 dans la liste préparée par le Grand Tronc; sur 429 milles dans le New-Hampshire, il n'en est donné que 50; sur 1297 dans le Massachusetts, il n'en est donné que 382; sur 109 dans le Rhodes-Island, il n'en est donné que 50; sur 758 dans le Connecticut, il n'en est donné que 140; sur 2945 dans New-York, il n'en est donné que 1158; sur 511 dans le New-Jersey, il n'en est donné que 90; sur 1834 dans la Pennsylvanie, il n'en est donné que 494; sur 790 dans le Maryland, il n'en est donné que 663; sur 3423 dans l'Ohio, il n'en est donné que 1463; sur 937 dans le Michigan, il n'en est donné que 524; sur 1699 dans l'Indiana, il n'en est donné que 541; sur 2676 dans l'Illinois, il n'en est donné que 112; sur 557 dans le Missouri, il n'en est donné que 359; sur 1044 dans le Tennessee, il n'en est donné que 510; dans un seul Etat, la Californie, le nombre de milles complet, 22, est donné; et quelques uns des Etats sont entièrement omis.

Les agents du Grand Tronc ont inclus, dans leur tableau, tous les chemins de fer des Etats-Unis qui recevaient les taux de paiement les plus élevés. Mais s'il est convenable de tenir compte de ceux-ci, d'un autre côté il est convenable de tenir compte de quelques-uns des prix les moins élevés payés sur d'autres chemins de fer. Le rapport du maître-général des postes des Etats-Unis, pour l'année finissant au 30 juin 1862, fait voir que sur un chemin de fer du Maine l'on ne paie que \$25 par mille par année pour un service quotidien; dans le New-Hampshire, un double service quotidien est fait pour \$50 par mille; dans le Massachusetts, l'on paie \$50 pour un double service quotidien sur quatre chemins de fer différents, et \$31.25 pour un simple service quotidien; dans l'Etat de New-York, l'on paie \$42.86 pour un double service quotidien sur un chemin de fer, \$44 sur un autre, et \$50 sur trois autres chemins de fer pour le même service; dans le New-Jersey, on paie \$25.20 pour un double service quotidien sur un chemin de fer, et \$50 sur trois autres pour un même service; dans la Pennsylvanie, on paie \$9.09 pour un seul service quotidien sur un chemin de fer, et \$50 pour un double service quotidien sur un autre; dans l'Ohio, on paie \$20 pour un seul service quotidien; dans le Michigan, on paie \$32 pour un même service; dans l'Indiana, on paie \$50 pour un double service quotidien; et dans le Wisconsin, on paie \$26.66 $\frac{2}{3}$  pour un simple service quotidien.

Sur l'un des chemins de fer mentionnés dans la liste de la compagnie, les malles sont expédiées 26 fois par semaine, dans les deux sens; sur un autre, 25 fois; sur d'autres, 19, 18, 14, 13 et 12 fois respectivement; sur quatre seulement on ne les expédie que 7 fois, et sur deux que 6 fois. Six fois par semaine font un service quotidien chaque jour de la semaine, excepté le dimanche.

M. Brydges dit (livre bleu, page 85) que : "le congrès des Etats-Unis a fixé le tarif des prix accordés aux compagnies de chemin de fer pour le transport des malles, et a divisé les lignes en trois classes, en accordant \$300 par mille aux lignes de la première classe, et \$100 par mille à celles de la troisième." Mais cet avancé est inexact. L'acte a déjà été cité, et l'on verra par cet acte que la troisième classe reçoit \$50 au lieu de \$100; et que les taux indiqués sont fixés comme étant le maximum des prix qui peuvent être payés, le maître-général des postes ayant la faculté de faire tel arrangement qu'il pourra, et payer ce qui sera exigé de lui par les compagnies de chemin de fer, pourvu qu'il ne dépasse pas ce maximum. Les faits déjà mentionnés font voir que quelques chemins de fer reçoivent moins que les \$50 mentionnées dans l'acte du congrès. M. Brydges fait allusion à ceux-ci, car il dit :—"Je crois que quelques embranchements secondaires sont payés à un peu moins que \$100 par mille." Mais la vérité est qu'un très grand nombre des chemins de fer des Etats-Unis reçoivent moins que \$100, minimum prescrit par l'acte, suivant M. Brydges. De fait, pas un seul chemin de fer dans l'Iowa ne reçoit \$100 par mille de parcours; plus d'un quart du parcours des chemins de fer du Maine et de l'Ohio coûte moins de \$100 par mille au département des postes; plus d'un tiers de ceux du Massachusetts, New-Jersey, Indiana, Wisconsin et Kentucky, et plus de la moitié de ceux de New-York, New-Hampshire, Connecticut, Pennsylvanie et Delaware, coûtent moins de \$100 par mille.

Toutes ces variations sont rendues plus apparentes par le tableau suivant, compilé d'après les états du maître général des postes des E.-U., pour l'année finissant au 30 juin 1862 :—

SERVICE POSTAL DES ETATS-UNIS FAIT PAR CHEMINS DE FER AU  
30 JUIN 1862.

ETAT DU MAINE.				MASSACHUSETTS.—(Suite.)			
No. de chemins de fer.	No. de voya- ges par jour.	Coût annuel par mille.	Distance en milles.	No. de che- mins de fer.	No. de voya- ges par jour.	Coût annuel par mille.	Distance en milles.
1	2	\$150 72	52	2	2	\$100 00	42
1	2	125 00	48	1	1	77 17	77½
2	1	125 00	110	2	2	75 00	26
2	1	100 00	198	1	1	75 00	21
1	1	85 71	39	1	1	74 48	35
2	1	50 00	88½	1	1	65 22	23
1	1	25 00	22	1	1	63 15	9½
			549½	1	1	55 56	9
				1	1	53 00	20
				1	1	52 94	17
				1	2	51 12½	8
				4	2	50 00	43
				14	1	50 00	138
				1	1	41 25	4
				1	1	31 25	8
							1,308
NEW-HAMPSHIRE.				RHODE-ISLAND.			
1	2	\$150 00	36	1	2	\$176 40	50
1	2	125 00	69	1	2	134 09	44
1	1	107 52	93	1	1	55 16	15½
1	1	57 69	26				109½
1	1	56 25	16				
1	2	50 00	48				
6	1	50 00	117½				
			405½				
VERMONT.				CONNECTICUT.			
1	2	\$150 00	55	1	3 1-6	\$375 00	76½
1	1	129 16	120	1	2	250 00	63 5-6
2	2	125 00	143	1	2	200 00	63½
1	1	125 00	25	1	2	110 00	73
2	1	100 00	148	2	2	100 00	40
			491½	1	1	85 10	23½
				4	1	75 00	246
				2	2	75 00	62
				2	1	59 33	121
							768
MASSACHUSETTS.				NEW-YORK.			
1	3	\$306 66	45	1	3 1-6	\$225 00	144
1	2	250 00	55	1	4 1-6	200 00	298
1	2	260 00	103	2	3 1-6	200 00	529
1	3½	187 50	46	1	2	200 00	104
1	2	154 14	54	1	3 1-6	150 00	7
1	2	153 84	52	1	1	150 00	76
1	3	150 00	42	1	2	116 66	2½
1	2	150 00	75	4	2	100 00	112 1-81
1	2	144 00	37½	1	2	85 86	73
1	3 1-12	123 04	20½	1	2	85 75	12
1	2	125 00	50	1	2	85 72	35½
1	2	121 42	42	1	2	83 93	65
1	1	117 18	64				
1	2	117 00	47				
1	3	114 28	32				
1	2	104 61	16½				
1	2	100 00	20½				
1	3½	100 00	2½				
1	3	100 00	2½				
1	2	100 00	48½				

SERVICE POSTAL DES ETATS-UNIS FAIT PAR CHEMINS DE FER AU  
30 JUIN 1862.—(Suite.)

NEW-YORK.—(Suite.)				DELAWARE.			
No. de che- mins de fer.	No. de voya- ges par jour.	Coût annuel par mille.	Distance en milles.	No. de che- mins de fer.	No. de voya- ges par jour.	Coût annuel par mille.	Distance en milles.
1	1	\$83 93	33	1	2	\$125 00	48 1-48
1	2	81 51	119	1	1	62 50	55 1-74
1	2	78 92	13	1	1	50 00	9
4	2	75 00	195½				113 1-61
1	1	54 54	11				
1	2	62 89	50				
1	1	62 89	47				
1	2	60 00	142				
1	1	56 67	60				
3	2	50 00	81				
6	1	50 00	597				
1	1	44 44	18				
1	2	44 00	18				
1	1	42 88	18				
2	1	42 86	81				
1	2	42 86	33				
1	1	42 84	19				
			3007				
NEW-JERSEY.				MARYLAND.			
2	3 1-6	\$375 00	90	1	4½	\$300 00	40
1	2	104 76	63	2	3 1-6	300 00	281
1	1	103 00	72	1	2½	200 00	86
1	2	100 00	64	1	2 1-6	200 00	201
1	1	52 00	11	1	2½	150 00	55
3	2	50 00	82	1	2 1-6	142 90	20
3	1	50 00	105	1	1 1-6	100 00	3
1	1	42 41	26½	1	1	100 00	104
1	2	25 20	15	1	1	41 37	29
			528½				819
PENNSYLVANIE.				OHIO.			
2	2 2-6	\$200 00	377½	3	2 1-6	\$225 00	216
1	2 2-6	150 00	40	1	2	225 00	25
1	2	150 00	77	1	2 1-6	210 86	138
1	2	146 58	97	1	2½	200 00	137½
2	2	100 00	171	2	2	200 00	533½
2	1	100 00	86½	4	2	150 00	362½
1	1	75 00	133	1	2	125 00	17
1	1	73 25	43	1	2	100 00	103½
1	1	60 97	41	6	1	100 00	780½
1	2	56 24	176	4	1	75 00	392
1	1	56 24	63 1-10	6	1	50 00	374
1	2	50 00	29½	2	1	42 86	32
3	1 1-7	50 00	43	1	1	42 00	42
13	1	50 00	418½	1	1	37 50	21
1	1	45 84	32½	1	1	32 00	12
1	1	43 00	5	3	1	30 00	86
1	1	42 86	64	1	1	20 00	37
1	1	30 00	59				3409
1	1	29 41	17				
1	1	9 09	22				
			1836½				
MICHIGAN.							
2	2	\$150 00	524½				
2	2	100 00	253				
2	1	50 00	82				
1	1	42 70	64½				
1	1	32 00	13				
			937				

SERVICE POSTAL DES ETATS-UNIS FAIT PAR CHEMINS DE FER AU  
30 JUIN 1862.—(Suite.)

INDIANA.				IOWA.			
No. de chemins de fer.	No. de voyages par jour.	Coût annuel par mille.	Distance en milles.	No. de chemins de fer.	No. de voyages par jour.	Coût annuel par mille.	Distance en milles.
1	2½	\$225 00	341				
3	2	150 00	200½				
2	2	125 00	183½			\$75 00	76
1	2	122 24	113½	7	1	50 00	494 1-55
1	1	100 00	288				570 1-55
1	2	75 00	58				
2	1	75 00	195				
1	2	50 00	61				
3	1	50 00	273				
1	1	40 00	46				
			1,759½				
ILLINOIS.				MISSOURI.			
1	2	\$150 00	112	1	1	\$269 00	218
13	2	100 00	2,202	1	2 2-6	150 00	125
1	2	88 74	111	2	1½	150 00	234
4	1	50 00	186½	1	1½	100 00	87.1
1	1	42 86	7	1	1	50 00	77
1	1	35 00	58½	1	1½	35 00	4
			2,677				745.1
WISCONSIN.				KENTUCKY.			
3	2	\$100 00	590½	2	2	\$100 00	203½
7	1	50 00	336½	1	1	100 00	67½
1	1	26 66½	21	1	1	75 00	51
			948½	1	1	37 00	18
							340½
CALIFORNIE.							
				1	2	\$150 00	22

Le service pour lequel quelques-uns des plus bas prix sont payés est inférieur au service rempli par le Grand Tronc; mais le service pour lequel les prix les plus élevés sont payés, est certainement aussi supérieur à celui du Grand Tronc.

La moyenne des prix payés sur les chemins de fer des Etats-Unis, au 30 juin 1862, variait de \$70.83 à \$250.65. Le tableau suivant, tiré de ce rapport, donne cette moyenne :

Iowa.....	\$ 70.83	New-York.....	\$140.42
New-Hampshire.....	94.17	Vermont.....	141.20
Wisconsin.....	97.98	Delaware.....	145.89
Maine.....	111.94	New-Jersey.....	147.70
Illinois.....	114.55	Connecticut.....	149.02
Indiana.....	114.79	Californie.....	150.00
Pennsylvanie.....	121.42	Rhode-Island.....	158.58
Michigan.....	134.68	Missouri.....	178.52
Massachussets.....	137.93	Maryland.....	250.65

Dans tous les cas, les prix indiqués couvrent le service accessoire, qui, en Canada, n'est pas imposé à la compagnie, mais fait aux dépens du département. L'on a proposé

devant les arbitres que ce service fût accompli par le Grand Tronc et payé au même prix qu'il coûte aujourd'hui au département. Mais le soussigné est d'avis que le système actuel, qui est aussi celui qui existe dans le Royaume-Uni, est le plus commode et le plus satisfaisant.

Il est évident, d'après ce que l'on vient de voir, que les prix payés aux Etats-Unis, même s'ils devaient tous être regardés comme justes et équitables, n'offrent pas plus que ceux payés en Angleterre, une donnée suffisante pour permettre au Grand Tronc de réclamer même le minimum des prix mentionnés dans aucun des documents.

M. Moffatt, si l'on peut en juger par son projet de lettre à M. Brooks, était disposé à agir d'après l'analogie des prix américains. Il résume son évaluation comme suit (livre bleu, p. 52) :—

" 975,000 milles de parcours régulier des trains-poste, à 9 <sup>37</sup> / <sub>100</sub> cts.	\$91,357 50
" Service spécial pour les malles anglaises.....	16,000 00
" Service accessoire (108 bureaux).....	18,771 00
	\$126,128 50
" Equivalent par mille, par année (186 milles), à.....	\$145 68 "

Le premier item seulement est celui qui se rattache au transport des malles proprement dit, et est à peu près égal à \$105.49 par mille de chemin par année pour le service tel qu'il existe, ou \$58.65 par mille de chemin de fer par année pour chaque service quotidien dans les deux sens, soit par trains de voyageurs ou par trains mixtes, et soit avec ou sans char-poste et commis de malle. Le soussigné est convaincu que la compensation que M. Moffatt était disposé à accorder pour chacun des trois services sur lesquels il se préparait à rendre une sentence arbitrale, savoir : le service ordinaire, le service spécial, et le service accessoire, était le résultat d'une étude aussi sérieuse de sa part que pouvaient le permettre les matériaux qu'il avait à sa disposition. Mais en même temps, il agissait et voulait agir libéralement envers la compagnie ; car non seulement ses calculs étaient basés sur les prix payés aux Etats-Unis, qu'il regardait comme équitables,—mais que nous avons vus être officiellement représentés comme beaucoup trop élevés et n'ayant été admis que parce que le bureau de poste se trouve à la merci des chemins de fer,—mais encore le prix moyen de M. Moffatt (9<sup>37</sup>/<sub>100</sub> cts. par mille de parcours) donnait et avait pour but de donner au Grand Tronc un prix aussi élevé que la moyenne des prix chargés par les chemins de fer qui transportent des malles beaucoup plus considérables que celles qui passent par le Grand Tronc, à tel point que le poids de ces dernières était, de son propre aveu, comparativement insignifiant (projet de lettre de M. Moffatt, livre bleu, page 51). Il allouait aussi autant pour le transport par trains mixtes que par trains exprès ; et il le faisait quoique, dit-il, " la manière dont le service se fait aux Etats-Unis le rende plus coûteux qu'au Canada. Là toutes les malles sont transportées par des trains réguliers de voyageurs, qui marchent à grande vitesse, tandis qu'ici la moitié du service se fait par des trains mixtes qui ne sont que des trains de fret avec des chars pour les voyageurs et pour la poste (pas toujours ces derniers), et qui ne marchent qu'à une vitesse variant de douze à quatorze milles par heure." Il dit qu'il n'était que juste de dire (en traitant libéralement la question), " que la rigueur du climat sur une si grande portion du parcours du Grand Tronc donne à la compagnie le droit d'avoir une subvention postale équivalente à celle de certaines lignes de l'Etat de New-York qui font un service beaucoup plus compliqué." Sous toutes ces circonstances, il allouait 9<sup>37</sup>/<sub>100</sub> cts., mais en même temps il était d'opinion que ce prix serait une compensation suffisante pour 109,132 milles supplémentaires de transport de la malle, et que pour ce surcroît de parcours, la compagnie ne saurait exiger de paiement dans le cas où la longueur du parcours de la malle dépasserait plus tard le chiffre de 975,000 milles, pour lesquels il proposait que la province payât au prix indiqué ; et il considérait que 6 centins, au lieu de 9<sup>37</sup>/<sub>100</sub> étaient une rémunération suffisante pour le parcours extra, au-delà de la somme de ces deux chiffres réunis, (ou 1,084,132 milles.) M. Moffatt proposait, d'un autre côté, une déduction correspondante dans le cas où le parcours de la malle subirait une diminution ; mais ce n'était pas là l'éventualité que l'on pouvait prévoir, car les affaires de la poste et du chemin de fer devaient augmenter au lieu de diminuer. Le prix alloué par M. Moffatt pour le

service accessoire qu'il proposait de faire faire par le Grand Tronc, et pour le service spécial pour le transport des malles anglaises, était tel que la compagnie ne s'est opposée ni à l'un ni à l'autre.

Mais quelque libéral que fût le prix alloué par M. Moffatt pour le service régulier, il était de beaucoup inférieur à celui que demandait la compagnie ou même son arbitre, et dans la réponse au projet de lettre de M. Moffatt, on argumente de nouveau pour justifier la demande non seulement de plus que ce que voulait donner M. Moffatt, mais encore de plus que ce que reçoit aucune des compagnies américaines de chemins de fer. La plupart de ces arguments ont déjà été amplement discutés.

Ainsi, les agents de la compagnie y renouvellent l'assertion que, sur le Grand Tronc, les malles contrôlent les trains, bien que le contraire ait été prouvé. Ils répètent aussi que le transport des voyageurs est moins considérable, et que la nature du climat rend le service plus dispendieux, sur le Grand Tronc que sur la plupart des chemins de fer américains. L'on a déjà fait voir que, d'après les règles reconnues qui gouvernent ces enquêtes, ces considérations ne peuvent entrer en ligne de compte, et sont rejetées par les compagnies de chemins de fer elles-mêmes ailleurs. L'on ne prétend pas que les prix exigés des particuliers, soit pour passage ou fret, soient plus élevés sur le Grand Tronc que sur les chemins de fer américains, mais le contraire (voir le *mémoire de M. Brydges du 21 juillet 1863*, § 4 et 5), et la règle exige que l'on ne charge rien de plus au gouvernement qu'aux particuliers pour le même service ou son équivalent. De plus, relativement à ce que l'on dit à propos du climat, M. Moffatt observe judicieusement que "cette observation ne s'applique qu'aux portions de la ligne qui se trouvent à l'est de Kingston. Plus à l'ouest, l'hiver canadien influe moins sur le chemin de fer que les hivers de New-York Nord, du Maine et de New-Hampshire n'influent sur les chemins de fer de ces Etats." (Livre bleu, p. 51.)

A propos de cet argument, les agents de la compagnie vont jusqu'à dire que les trains de voyageurs du Grand Tronc ne paient pas; que la moyenne du coût de chaque train ordinaire de voyageurs est de près d'une piastre par mille, sans y comprendre la détérioration de la route et du matériel roulant, non plus que l'intérêt du capital employé à la construction de la ligne, (livre bleu, pages 42 et 43,) et que la moyenne des recettes ne dépasse pas 75 centins par mille. Cet avancé, s'il est exact, ne parle pas beaucoup en faveur de l'administration du chemin de fer. L'on ne pouvait pas compter sur la subvention postale pour combler le déficit causé par ces trains, car le gouvernement avait, en 1858, déclaré son intention de ne pas payer plus de \$70 par mille, et tout ce que le Grand Tronc a demandé, de 1853 à 1861, était \$110 par mille pour un double service. Mais cette prétendue moyenne de recette par mille sur les trains de voyageurs est évidemment inexacte et au-dessous de ce qu'elle devrait être. Elle est formée en prenant les trains mixtes comme n'étant que pour les voyageurs seulement, et en ajoutant tout le parcours des trains mixtes au parcours des trains de voyageurs, afin de réduire la proportion des recettes par mille, tandis qu'en réalité, en moyenne, les neuf-onzièmes des chars qui forment les trains mixtes sont des trains de fret. (Voir les remarques incontestées de M. Moffatt sur ce point, livre bleu, page 54; voir aussi ce que dit M. Hardman.)

Ainsi que le dit M. Moffatt, "il est très difficile de croire, quand on voit les chemins de fer dans les Etats du Vermont, du New Hampshire et de New York Nord, où la population et le commerce sont beaucoup moindres qu'au Canada, avoir au moins, par jour, un train exprès de voyageurs, il est difficile de croire que le grand Tronc ne puisse pas, en dehors de toute considération postale, rendre les mêmes services au public sans s'exposer à des pertes pécuniaires permanentes et considérables."

Les agents de la compagnie disent encore dans leur réponse que les chemins de fer des Etats-Unis ne transportent qu'un seul char de distribution ou bureau de poste ambulant, en chaque sens, par jour, et que lorsqu'il est expédié d'autres trains de voyageurs, "on transporte les sacs de malles dans les chars à bagage, et le préposé aux bagages reçoit une rémunération du gouvernement pour prendre soin de ces sacs," (livre bleu, pages 56, 59 et 85); que, d'un autre côté, le Grand Tronc expédie un char-poste deux fois par jour, en chaque sens, sur certaines parties de la ligne; que la somme  $9\frac{37}{100}$  ets. peut être la moyenne sur les lignes des Etats-Unis que mentionne M. Moffatt, mais qu'elle n'est formée qu'en portant en ligne de compte le parcours des trains qui transportent des sacs directs sans un char-poste distributeur; que ce parcours devrait être omis, parce que ce service n'a aucune importance, et que la moyenne du prix par mille de parcours sur ces chemins

serait, en omettant cet item de calcul, beaucoup plus élevé que le le prix M. Moffatt. se proposait d'accorder.

Mais toute cette argumentation est basée sur une erreur dont le soussigné a déjà dit quelque chose. Le but du bureau de poste ambulant est de faciliter la correspondance entre les nombreux bureaux de poste situés sur la ligne du chemin de fer. Il n'est pas nécessaire pour les malles directes, mais seulement pour les bureaux intermédiaires. Sur les lignes de New-York, il y a au moins un train par jour qui arrête à toutes les stations pour les besoins de la poste. Un train par jour, en chaque sens, avec un char-poste, est suffisant dans ce cas ; et c'est la raison pour laquelle le département des postes des Etats-Unis n'en exige qu'un seul. Ici, un seul train suffirait aussi bien que dans l'Etat de New-York, s'il y avait un train direct ou d'entier parcours sur le Grand Tronc qui arrêterait à toutes les stations ; mais il n'y en a pas, et le département des postes est en conséquence obligé de faire faire le service intermédiaire en partie sur un train et en partie sur un autre, et cela lui cause un surcroît de dépenses et de trouble, compensé par la facilité qu'offre un second train-poste de livrer deux malles par jour à quelques-unes des stations où les deux trains arrêtent. Le train choisi pour le bureau de poste ambulant sur les lignes de New-York est toujours un train local de voyageurs à petite vitesse, et les malles qu'il transporte ne sont que les malles intermédiaires. Toutes les malles importantes sont expédiées par les trains exprès à grande vitesse, et ce sont ces trains qui, de fait, font le principal service sous le rapport du poids et du revenu postal. Le gardien du bagage reçoit du gouvernement une légère compensation personnelle pour prendre soin de ces malles, car ses services en veillant aux malles épargne à l'administration les frais d'un gardien de malles. Le département canadien a aussi eu pour habitude de donner une légère gratification aux gardiens de bagage sur les trains qui transportent les malles sans commis du bureau de poste. Ainsi, loin qu'un second char-poste sur le Grand Tronc soit la preuve d'une supériorité du service sur ce chemin, c'est le contraire qui est la vérité ; et la nécessité de ce second char-poste diminue la valeur du service pour le département des postes, au lieu d'en montrer la supériorité. En outre, l'on a déjà fait voir que "beaucoup de chemins de fer," dans les Etats-Unis, "consacrent un char exclusivement aux besoins de la malle," et que sur d'autres les malles sont si considérables que cet espace serait nécessaire, s'il n'est pas donné, (rapport du maître-général des postes des Etats-Unis, cité plus haut,) tandis qu'ici l'on admet (livre bleu, pp. 48, 56 et 83) que c'est le tiers d'un char qui est consacré ou qu'il faut pour les besoins de la poste. Le reste du char est généralement occupé par la compagnie d'exprès et par le bagage.

En 1858, le maître-général des postes n'a pas, dans son rapport, prétendu baser ses calculs sur les prix payés ailleurs. La substance de son argumentation était que "sur le Grand Occidental, le fret est transporté à des taux équivalant à \$20 par mille par année pour le tiers d'un char, et sur le Grand Tronc à des taux un peu plus bas, variant de \$10 à \$20 par mille." Ce sont les taux des trains de fret, et le rapport suggère qu'un surplus de 75 pour cent sur ces prix "peut être justement regardé comme formant une compensation suffisante pour l'avantage donné au public dans le transport des malles par les trains plus expéditifs."

Cependant le rapport proposait que la compensation fût la même, soit que les malles fussent expédiées par les trains mixtes à petite vitesse ou par les trains de voyageurs plus expéditifs, le but étant alors de fixer un prix pour tous les chemins de fer sans distinction, quelle que dût être la vitesse des trains par lesquels elles devaient être expédiées.

Le directeur-gérant de la compagnie, dans sa lettre du 17 octobre 1862, fait deux réponses au calcul du maître-général des postes tel que donné dans son rapport. La première réponse est seulement que le directeur-gérant ne peut "comprendre comment on peut comparer les paquets transportés pour la poste à une vitesse de 30 milles à l'heure par des trains de voyageurs, avec la plus grossière qualité de fret transporté en grandes quantités par des trains à petite vitesse spécialement destinés à cette fin ; et encore moins lorsque ce prétendu calcul est lui-même entièrement inexact." On ne voit pas bien à quoi M. Brydges fait allusion en disant que "ce prétendu calcul est lui-même entièrement inexact." Est-ce que les taux du fret n'étaient pas tels qu'on le prétendait ? Ou bien la différence entre les trains à grande vitesse, dans la comparaison avec les trains à petite vitesse, aurait-elle dû être évaluée à plus ou à moins que 75 pour cent ? Ou bien encore est-il absolument impossible d'établir une comparaison entre ces deux cas ? M. Brydges semble

nier qu'il existe la moindre analogie entre les prix convenables pour le transport des malles et ceux qui sont chargés pour le fret. Le soussigné n'a pu découvrir dans les discussions conduites ailleurs, ou dans la nature des choses, la moindre raison de cette dénégation. L'analogie des paquets de la malle avec d'autre fret ne paraît pas être contestée dans la Grande-Bretagne ou aux États-Unis, mais au contraire elle semble être affirmée par les compagnies aussi bien que par le département des postes dans les deux pays.\* Mais il y a plusieurs espèces de fret pour lesquelles les prix varient respectivement. Si l'on doit exiger davantage pour les malles que pour "la plus grossière qualité de fret," à quelle espèce appartiennent-elles? Cela paraît être la véritable question. Pour la résoudre, nous n'avons qu'à examiner pourquoi un article est classé plus haut qu'un autre dans l'échelle du fret. Le coût du transport et du maniement d'un tonneau d'or n'est pas nécessairement plus grand que celui du transport et du maniement d'un tonneau de fer en gueuse. Pourquoi exige-t-on davantage pour son transport? Le coût du transport d'un tonneau de marbre travaillé n'est pas plus élevé que celui du transport d'un tonneau de pierre brute; mais un chemin de fer transporterait-il l'un au même prix que l'autre? pourquoi, dans ce cas et dans d'autres, les prix sont-ils différents? Les principales raisons de la différence de classification se trouvent certainement dans les différences que présentent les diverses espèces de fret relativement à leur volume comparé à leur poids, et relativement aussi au degré comparatif de risque et de responsabilité qu'elles imposent à l'entrepreneur du transport. La valeur intrinsèque ou l'importance du fret n'affecte les prix qu'en proportion des risques de la compagnie. Pour obvier aux différents risques du transport, l'on prend différentes précautions, et elles entraînent toutes plus ou moins de dépenses. Ainsi, les espèces doivent être gardées avec la plus grande vigilance lorsqu'elles sont entre les mains de la compagnie, tandis que le fer en gueuse trouve sa sécurité dans son peu de valeur. Et encore, quelques articles sont si volumineux, en proportion de leur poids, qu'il serait impossible d'en charger dix tonneaux dans un même char.

Il y a encore de nombreuses dépenses qui se rattachent au roulage du fret, et qui sont constantes, sans égard aux quantités transportées ou aux distances auxquelles elles le sont. Ce que l'on peut appeler les "frais de bureau," comme la "réception," "l'inscription," le "connaissance," etc., sont les mêmes sur un paquet de 100 lbs. transporté à dix milles, que sur dix tonneaux transportés sur toute la longueur du chemin. C'est pourquoi les marchandises généralement transportées en petites quantités sont placées dans les classes les plus élevées.

Dans le tarif général de la compagnie, déposé entre les mains des commissaires des chemins de fer, et daté de novembre 1862, les marchandises nouveautés, le cuir et les chaussures sont classés ensemble, et l'on charge 10 cts. par 100 lbs. pour transporter ces articles à 15 milles. Mais pour 20 cts. la même quantité est transportée à 67 milles; pour 30 cts. à 155 milles; et pour 40 cts. à 249 milles. On charge moins de la moitié de ces prix pour transporter du fer à chemin de fer ou en gueuse aux mêmes distances. Mais, d'un autre côté, par une note insérée au bas de ce tarif, le public est informé que les "chapeaux de femmes et d'hommes, les horloges, les liquides en dame-jeannes, les pianos, les vitres, les gravures, les peintures, les tuyaux de poêle, et les ouvrages en osier, seront taxés au double du taux des marchandises" évaluées au poids. Sur ces articles, il est aisé de voir que les chapeaux, les tuyaux de poêle et les ouvrages en osier sont loin de former le fret le plus précieux; mais ils sont d'un volume considérable comparativement à leur poids. Les autres articles mentionnés dans la note sont moins volumineux, mais exigent plus de soin dans leur maniement et autrement, et dans le cas d'avaries, ils exposent la compagnie à de plus grands dommages que les articles avec lesquels ils sont assimilés. Une autre note du même tarif informe le public que les meubles sont transportés "à des taux fixés par convention spéciale suivant leur volume et leur valeur." La poudre, qui est un article de fret extrêmement dangereux, sera transportée "par contrat spécial seulement dans chaque cas."

De plus, il paraît d'après le tarif de la compagnie pour le transport de la farine et des céréales, déposé entre les mains des commissaires des chemins de fer, et daté de novembre 1862, que le fret d'un baril de farine de Sarnia à Montréal (502 milles) est de 75 centins,

\* Voir les témoignages pris devant les comités de la Chambre des Communes, 1854 et 1855, et les rapports du maître-général des postes des États-Unis déjà cités.



équivalant à un peu moins de 15 centins par mille par voyage de 100 barils, ou disons  $1\frac{1}{2}$  centin par tonneau par mille; et de Sarnia à Portland (795 milles), le fret est de \$1.45, ce qui équivaut à une fraction de plus que  $1\frac{1}{5}$  centin par tonneau.

Il est à remarquer, cependant, que les tarifs publiés de la compagnie ne doivent pas être acceptés comme preuve certaine des prix auxquels le fret est transporté. Les citations qui viennent d'être faites sont tirées des tarifs d'hiver. Les taux du fret sont généralement plus bas en été qu'en hiver, et l'on sait parfaitement qu'en tous temps il est accordé des escomptes considérables, sous plusieurs prétextes, aux expéditeurs. Ces escomptes réduisent la moyenne des prix du fret, par mille et par année, au-dessous de la moyenne que donneraient les tarifs publiés.

Le maître-général des postes des Etats-Unis disait, dans un rapport déjà cité, que "le service fait par le chemin de fer (pour le bureau de poste) n'est guère plus élevé que celui qu'il fait pour l'expéditeur d'un baril de farine ou d'un sac de grain." Le service est un peu plus grand que celui que le chemin de fer remplit pour l'expéditeur d'un baril de farine, parce que la compagnie encourt les frais d'installation d'un char-poste; et c'est certainement quelque chose, bien que ce ne soit pas considérable, car cette installation est généralement de la nature la plus simple et la plus unie possible. L'éclairage et le chauffage du compartiment de la malle sont aussi des items de frais extra, bien que peu considérables. Il faut aussi tenir compte du transport du conducteur de la malle. Cependant, il voyage dans le compartiment de la poste, avec les malles; et, comme le dit M. Brydges dans sa lettre du 20 octobre 1862, cet appartement étant consacré au service postal, il importe peu à la compagnie que le département en fasse ce qu'il voudra. Quant au risque que la loi impose à la compagnie dans le cas d'accident à la personne du conducteur, ce risque forme une si minime proportion du prix qui pourrait être fixé, qu'elle ne peut en affecter les calculs, et l'on peut y opposer le fait que le conducteur de la malle est d'un aussi grand service à la compagnie qu'au département de la poste, car il décharge la compagnie de tout risque et de toute responsabilité à l'égard des malles, ainsi que des frais de réception, livraison, inscription, etc. Les trains mixtes ne vont guère plus vite, si même ils vont plus vite, que les autres trains de fret de la compagnie, et ils transportent le fret aux mêmes conditions que les trains de fret qui n'ont pas de chars de voyageurs. Il n'y a pas un tarif pour les uns et un tarif pour les autres. L'on porte la moyenne du nombre des chars d'un train mixte à onze, moins une fraction, et neuf sont, en moyenne, des chars de fret. (*Livre bleu, page 54.*)

A l'égard de ces observations, les raisons que l'on peut apporter pour refuser de donner davantage pour le transport des malles par les trains de fret mixtes que pour le transport de la farine et du grain, peuvent être résumées comme suit:—

1° L'usure du char et du chemin est en raison directe du poids du chargement, et est moindre dans le transport de quelques sacs de malle et un conducteur, dans le compartiment du bureau de poste, que dans le transport (par le même train) d'autant de barils de farine et autres articles pesants que contiendrait ce compartiment.

2° Les malles sont protégées par le conducteur de la malle, et par ce moyen la compagnie est exempte de toute responsabilité à cet égard. Leur manquement se fait aussi sans aucuns frais pour la compagnie. Elles ne sont ni "reques," ni "inscrites," et il n'en est pas fait de "connaissance" par ses commis; elles n'occupent aucun espace dans les stations ou les entrepôts, et elles ne sont exposées à aucun dommage. La destruction totale du char, à moins que ce ne soit par le feu, ne leur causerait presque aucun dommage, tandis qu'un panier de faïencerie, ou une dame-jeanne de liquide, ou même un baril de farine, pourraient être complètement détruits.

3° Il y a encore de nombreuses dépenses auxquelles la compagnie est assujétie à l'égard de toute autre espèce de fret, pour frais de bureau, papeterie, etc., pour les agents, la main-d'œuvre pour charger et décharger, et la compagnie est à peu près entièrement exempte de toutes ces dépenses à l'égard des malles transportées sous les soins d'un commis de malle, dans un char-poste. Le soussigné n'a pu constater, d'après les rapports de la compagnie ou aucun autre document soumis par elle relativement à cette question postale, quel était le montant de ces dépenses à l'égard du fret sur le Grand Tronc. Sur le New-York Central, ces dépenses paraissent être d'environ 12 pour cent des recettes du fret, et de 16 pour cent sur le chemin de fer de New-York à l'Erie.\* Ces évaluations peuvent

\* Voir le rapport de l'ingénieur de l'Etat de New-York pour 1862.

s'appliquer ou ne pas s'appliquer au Grand Tronc, mais lorsque nous examinons tous les élevateurs, entrepôts, bureaux, stations, quais et autres choses semblables, qui sont nécessaires pour le roulage du fret, et tous les gardiens de stations, commis, commissionnaires et journaliers qui sont employés à ce service et qui n'ont rien à faire dans le transport de malles, il semble au soussigné qu'il est impossible de résister à la conviction que, envisagées comme fret, les malles expédiées sur le chemin sous les soins d'un employé du département sont, entre toutes les classes de fret, ce qui occasionne le moins de risques, de troubles et de dépenses à la compagnie, et à l'égard desquelles la compagnie encourt le moins de responsabilité.

4°. Il faut se rappeler que la compagnie transporte probablement quatre fois plus de fret à l'est qu'à l'ouest, et une grande partie de ses chars qui s'en vont pleins dans une direction s'en retournent vides ou à peu près. La compagnie, pour les prix qu'elle charge, non seulement amène les chars à l'est chargés du fret pour lequel elle charge ces prix, mais ramène ces mêmes chars pour lesquels, lorsqu'ils s'en retournent à vide, elle ne reçoit absolument rien. Les taux du fret, sur les chemins de fer, sont établis en conséquence. Mais le service postal est égal dans les deux sens, et paie également pour l'aller et le retour.

Sous ces circonstances, le soussigné demande respectueusement si une compensation pour cette partie du service postal, basée sur le pied d'un centin et demi par mille de parcours par tonneau, pour la capacité de transport du compartiment du char-poste, soit  $3\frac{1}{3}$  tonneaux, ne serait pas, si on la compare aux prix du fret payés par le public en général, une compensation juste et libérale pour le service actuel par train mixte.

Le soussigné ajoutera que, bien que les rapports de la compagnie ne permettent pas de faire un calcul exact, cependant, en tenant compte du fait qu'il est transporté tant de fret à l'est de plus qu'à l'ouest, ainsi que des autres considérations déjà mentionnées, il est porté à croire que les recettes réelles par mille de parcours de tous les chars de fret et mixtes de la compagnie pendant un an, se trouvent être, en moyenne, de moins d'un centin et demi par tonneau de leur capacité de transport.

Tout cela se rapporte aux malles expédiées par trains mixtes. Il y a plus de difficulté à appliquer les taux de fret aux trains de voyageurs, car la compagnie ne transporte pas, généralement, de fret par ces trains. Le roulage des trains de voyageurs à grande vitesse coûte plus cher que celui des trains de fret ou mixtes à petite vitesse et de poids égal, et ils sont aussi, sous d'autres rapports, plus coûteux que les trains de fret. Les taux doivent donc être plus élevés. Mais jusqu'à quel point? Si 75 pour cent ne sont pas une addition suffisante aux taux de fret ordinaires, quelle proportion plus forte doit-on y ajouter? La compagnie n'ayant rien suggéré volontairement sur ce point, le soussigné demanda au gérant un état du coût comparatif du roulage des trains de voyageurs et de fret par mille. (*Mémoire de juillet 1863*, §5 et §6). M. Brydges fit la réponse suivante à cette demande (§6 du *mémoire du 21 juillet 1863*) :—“ Les différentes compagnies ne tiennent pas leurs comptes de manière à faire voir le coût comparatif du roulage des trains de voyageurs et de fret, et il n'est pas possible de trouver de statistiques qui puissent indiquer cela avec exactitude.” M. Brydges cherche ensuite à démontrer que le coût du roulage des trains de voyageurs à grande vitesse est, sous certains rapports, beaucoup plus considérable que le coût du roulage des trains de fret à petite vitesse, fait sur lequel, en supposant les trains d'égal poids, il ne peut y avoir aucun doute. La seule question est de savoir le plus exactement possible quelle est la différence en général, ou quelle elle est dans le cas du Grand Tronc, et quelle augmentation sur les taux de fret, par tonneau ou par quintal, par les trains de fret de la compagnie, serait une compensation équitable pour combler cette différence? Sur ce point le gérant de la compagnie répond seulement que “ les différentes compagnies “ ne tiennent pas leurs comptes de manière à le faire voir,” et “ qu'il n'y a pas de statistiques qui puissent l'indiquer avec certitude.” Cependant, ceux qui sont intéressés dans les chemins de fer doivent être familiers avec les calculs et les comparaisons de cette nature. Il faut nécessairement s'en occuper lorsqu'il s'agit d'établir les prix à faire payer pour les voyageurs et pour le fret. La plupart des détails qu'il est nécessaire de savoir afin de faire ces calculs, font le sujet de rapports annuels par plusieurs ou la plupart des chemins de fer des Etats-Unis. Les rapports annuels de l'ingénieur d'état pour l'Etat de New-York en réunit plusieurs, en ce qui concerne cet Etat. (Voir aussi, *Cyc. of Commerce*, article *Railways*.)

Le soussigné demanda aussi certains autres renseignements qu'il croyait être de nature

à lui permettre, entre autres choses, de faire ce calcul avec une exactitude suffisante pour les besoins du moment; et comme ces renseignements n'étaient pas contenus dans le document du gérant, sous la date du 11 juillet, le soussigné expédia le télégramme suivant à M. Brydges:—

“ QUÉBEC, 28 juillet 1863.

“ C. J. Brydges, écuyer,  
Montréal.

“ Je ne puis me passer des deux états indiqués par le No. 12 de mon mémoire, et vous ne me les avez pas envoyés. Je présume qu'ils contiennent des rapports pour 1862 sur le parcours des trains de voyageurs; le coût des trains de voyageurs; les recettes de ces mêmes trains; les recettes totales du chemin; le coût total de l'exploitation du chemin; le coût de l'entretien de la voie; et la moyenne du nombre des chars par train; aussi ce qu'il en coûte par mille pour le fonctionnement de l'engin (distinction faite, s'il est possible, entre les trains des voyageurs et les trains de fret), comprenant: le chauffage, les réparations d'engin et de chars, les employés de l'engin et des trains, l'huile et les pertes. J'aurai besoin de ces renseignements, et il me faudra un jour ou deux pour les étudier avant que vous ne descendiez; mais je ne perdrai pas de temps et vous télégraphierai.

“ O. MOWAT.”

M. Brydges m'envoya la réponse suivante par le télégraphe:—

“ MONTREAL, 28 juillet 1863.

“ A l'honorable O. Mowat.

“ J'ai reçu votre télégramme. Les deux états que vous demandez vont vous être envoyés par le train exprès ce soir. Je pensais que vous les aviez, mais il paraît qu'on a oublié de les mettre dans la liasse. Je vous enverrai aussi nos rapports pour les deux dernières années, qui contiennent tous les renseignements qu'il nous est possible de vous donner. Nos comptes ne sont pas tenus dans les divisions que vous demandez, et qui semblent être une copie du rapport des ingénieurs de l'Etat de New-York.

“ C. J. BRYDGES.”

Le même jour, le gérant écrivit au soussigné une lettre au même effet. Ce qui suit est extrait de cette lettre:—

“ Il m'est impossible de vous donner la moyenne du nombre des chars dans chaque train, parce que nous n'avons aucun rapport qui fournisse ce renseignement. Je ne puis pas non plus vous donner un état de nos dépenses dans la forme que vous le demandez, parce que nos rapports ne sont pas faits de manière à nous permettre de vous satisfaire sur ce point.

“ Votre demande est évidemment basée sur la manière dont sont faits les rapports à l'ingénieur d'Etat pour New-York; mais comme nos rapports ne sont pas faits de cette façon, il m'est impossible de vous donner ce que vous demandez.”

En l'absence du renseignement demandé pour comparer les dépenses des trains de voyageurs avec celles des trains de fret sur ce chemin, il devient nécessaire de recourir à un autre mode d'évaluation pour établir la compensation convenable du transport des malles par les trains de voyageurs; et, à cette fin, le soussigné va examiner la seconde réponse faite par le gérant du Grand Tronc au calcul suggéré par le rapport du maître-général des postes pour 1858. (Lettre du 2 octobre 1862. Livre bleu, p. 67.) Cette seconde réponse est comme suit:—

“ Si on tient tant à établir une comparaison, pourquoi ne pas la baser sur ce que paieraient les voyageurs occupant l'espace qui est aujourd'hui réservé pour la poste?

“ Vous savez que le tiers d'un char est réservé pour la poste: que vous y mettiez une seule lettre ou 10,000, cela nous importe peu; cet espace vous appartient, vous pouvez en faire ce qu'il vous plaît.

“ Vingt personnes n'occupent que le tiers d'un char. Si cet espace était toujours occupé par des voyageurs, la compagnie en retirerait \$125,000 par année pour le voyage entre Montréal et Toronto, au prix ordinaire des places, ce qui représente un revenu de \$373 par mille de chemin de fer, pour l'année.”

Dans la longue lettre du président, M. Watkin, au ci-devant maître-général des postes, en date du 26 novembre 1862, ce monsieur corrige l'une des exagérations de cet avancé, c'est-à-dire, celle qui a rapport au nombre de voyageurs que contiendrait le compartiment de la poste. M. Watkin dit :

“ Ces chars-poste font le trajet avec les trains de voyageur. On pourrait y placer au moins *seize* voyageurs dont les places, au prix du tarif, entre Montréal et Toronto, produiraient, sur cette seule section, plus de \$100,000 par année, c'est-à-dire plus de \$300 par mille.”

Ces calculs sont fondés sur la présomption que le tarif des passages est de trois centins par mille en chaque sens. Le prix du passage de 20 voyageurs, à trois centins par mille, qui parcoureraient le chemin en allant et venant, tous les jours de l'année, excepté le dimanche, serait égal à \$375 par mille par année, comme le dit M. Brydges, et pour 16 voyageurs, il serait égal à \$300 par mille par année, comme le dit M. Watkin, pour un seul service quotidien aller et retour. Ces messieurs prétendent cependant que ce prix est trop bas pour le service postal ; mais il ne paraît pas qu'on ait prétendu ailleurs que les compagnies de chemin de fer, lorsqu'elles transportent les malles par les trains ordinaires de voyageurs, ont droit d'exiger du bureau de poste un prix égal à celui que paieraient des voyageurs de première classe qui occuperaient un espace égal, au prix ordinaire des passagers. Dans tous les témoignages pris devant le comité de la Chambre des Communes l'on prétend le contraire, ainsi que dans tous les documents que le soussigné a pu voir. Il est parfaitement clair que si nous ne devons pas payer plus que ne paie le public en général pour la même somme de service, nous ne devrions pas payer le prix entier du tarif des voyageurs. La prétention contraire est tellement opposée à tous les principes admis, qu'on ne pouvait guère la faire sérieusement, excepté en la rattachant à l'étrange avancé des agents de la compagnie, que les trains ordinaires de voyageurs sont des trains spéciaux loués par le département de la poste, et que leurs heures de départ, leur vitesse, et les autres arrangements, sont réglés par le bureau de poste, tandis que les faits sont exactement le contraire. Ce calcul donne aussi lieu aux observations suivantes :

1° Les agents de la compagnie, dans une partie de leur argumentation, parlent du risque qu'elle court d'avoir à payer des indemnités aux employés de la poste, en cas d'accident, comme étant un élément important dans la question de rémunération du service postal. (*Livre bleu*, p. 42.) Relativement à cet argument, il est bon d'observer que ce risque, quel qu'il soit, se borne à une ou parfois deux personnes par train, ou, en d'autres termes, est de 6 à 12 ou 14 fois moindre que si le char-poste était rempli de voyageurs.

2° Un char de voyageurs de première classe est plus coûteux que le char ou le compartiment de la poste, en proportion de leur grandeur respective.

3° De plus, si nous devons prendre le tarif des passagers comme base de nos calculs, nous devons nous rappeler que chaque voyageur ne voyage, en moyenne, que sur une partie seulement, et quelquefois une petite partie, de la ligne ; et la nécessité de recevoir tant de petites sommes, fournir les billets, tenir les comptes et les livres, etc., etc., entraîne des dépenses auxquelles le transport des malles ne donne pas lieu. Le service des voyageurs entraîne encore plusieurs autres items de dépenses qui lui sont propres, et dont il faut tenir compte en établissant les prix du voyage. Le soussigné ne possède aucun moyen de constater à combien s'élèvent ces dépenses sur le Grand Tronc, pour le service des voyageurs, pas plus que pour le service du fret. Elles doivent pourtant être moindres pour le premier que pour le dernier. Sur le New-York Central, dont il a déjà été question, ces dépenses paraissent s'élever à six pour cent, ou à peu près le prix du passage d'un voyageur sur seize ; et sur le New-York et Erié, à huit pour cent des recettes des voyageurs, ou environ le prix d'un passage sur douze.\* D'un autre côté, à peu près les seules dépenses qu'entraînent les malles sont l'installation, le chauffage et l'éclairage du compartiment de la poste, et la traction. Les faux frais sont moindres que pour toute autre espèce d'affaires.

4° Dans ce calcul, on oublie aussi le fait que pour chaque voyageur la compagnie est obligée de fournir un espace correspondant pour le bagage, et que le compartiment de la poste ne contiendrait pas seize voyageurs avec leurs bagages. Il contiendrait, disons 3½ tonneaux de fret, ou seize voyageurs sans leurs bagages. Cela donnerait à chaque voyageur

\* Voir le rapport de l'Ingénieur officiel de l'Etat de New-York.

l'espace qu'occuperait, disons (en chiffres ronds) 450 lbs. de fret. Chaque voyageur a droit à 50 lbs. de bagage; en sorte que le bagage de neuf voyageurs prendrait la place d'un voyageur. Donc, le compartiment ne contiendrait pas tout à fait  $14\frac{1}{2}$  voyageurs avec leurs bagages. Mais il est évident que le bagage est plus volumineux qu'on ne le porte dans ce calcul, et que le compartiment n'en contiendrait pas  $3\frac{1}{2}$  tonneaux.

5° Le calcul de la compagnie suppose que la moyenne des prix payés par les voyageurs est de 3 centins par mille, tandis que c'est là le taux maximum pour les voyageurs de première classe. Le prix pour les voyageurs de seconde classe par le même train est de 2 centins par mille, et la moyenne sur toute la ligne est considérablement moindre que 3 centins par mille, même pour les voyageurs de première classe.

6° Le calcul suppose que le transport des malles entraîne l'exclusion d'autant de voyageurs qu'en contiendrait l'espace réservé pour la poste, tandis que le contraire est la vérité, comme le remarque Sir Rowland Hill dans son témoignage déjà cité, car les malles n'excluent, de fait, aucun voyageur. La compagnie fournit tout l'espace nécessaire pour tous les voyageurs qu'elle pense avoir à transporter.

7° Le directeur-gérant, poursuivant son argumentation sur cette erreur, omet de rien allouer pour la constance du service postal, ou la "continuité de pratique," (pour employer le terme technique,) bien qu'il soit évidemment nécessaire de faire une déduction pour cela, et bien qu'il soit admis partout par les autorités en fait de chemins de fer, qu'en évaluant les prix que la poste doit payer, cette particularité doit être mise en ligne de compte et qu'on doit y attacher un "poids considérable." Le calcul, en omettant cette déduction, suppose que pour chaque espace de la grandeur du compartiment de la poste, sur ces trains, et durant toute l'année, la compagnie reçoit le prix entier du nombre de voyageurs de première classe qu'il contiendrait; mais le fait est que, en prenant la moyenne de l'année et de tous les trains de voyageurs sur toute la ligne, la compagnie reçoit à peine un quart de ce qu'elle réclame. Tous les voyageurs savent que les trains de voyageurs sont rarement pleins, si jamais ils le sont, sur toute la longueur du chemin; qu'au contraire, ils sont parfois presque vides sur toute la route; et que le nombre des voyageurs varie considérablement, suivant qu'il en entre ou en sort à chaque station. L'incertitude qui existe à propos du nombre des voyageurs à transporter et de la variation dans leur nombre sur différentes parties de la ligne, fait qu'il est nécessaire que la compagnie pourvoie pour le maximum du nombre des voyageurs qu'elle peut avoir à transporter, et il en résulte qu'en prenant la moyenne de tous les trains de voyageurs, pendant une année, sur toute la ligne, l'espace réellement occupé et payé est de moins d'un quart de celui qui est fourni. La compagnie fait donc la traction d'un poids quatre fois plus grand que celui qu'elle utilise. C'est là une nécessité du service ordinaire des voyageurs sur les chemins de fer, et les prix exigés des particuliers pour leur passage sont établis en conséquence. Le poids des voyageurs forme une très légère proportion du poids des trains; et les dépenses sont à peu près les mêmes pour la compagnie, que les chars soient remplis ou non.

Si les malles n'étaient expédiées par un char-poste, en moyenne, qu'une fois sur quatre ou cinq voyages, et qu'il n'y aurait aucune certitude relativement aux jours ou aux voyages où l'on aurait besoin d'un char-poste, ou relativement à la station à laquelle il serait repris, ou relativement au nombre de milles pour lequel il serait nécessaire, la compagnie, afin d'être toujours prête à fournir un char-poste lorsqu'il serait requis, pourrait avoir à traîner un de ces chars à chaque voyage d'un bout à l'autre de la ligne, et pourrait (sujet aux autres conditions déjà mentionnées), prétendre, lorsqu'un char-poste serait employé, à être payée pour le compartiment de la poste au taux que les voyageurs paieraient pour le même espace, s'il était entièrement occupé durant le même voyage ou durant la partie du voyage pendant laquelle le char-poste serait employé. Mais d'un autre côté, toute partie des affaires du chemin de fer qui est certaine, diminue d'autant la moyenne annuelle de l'espace inoccupé. Si, sans faire aucune déduction pour ces considérations, nous devons, dans le cas du service des malles, prendre pour guide le tarif ordinaire des prix du chemin de fer, le service postal par les trains de voyageurs serait payé, à cause de cette erreur seule, plus de quatre fois ce que produisent les taux du chemin de fer pour le service ordinaire, et rapporterait à la compagnie plus de quatre fois autant de profits. Mais cela serait contraire à la règle convenable, car le plus que les compagnies exigent ailleurs est que les profits des chemins de fer devraient être les mêmes pour les services rendus à chaque classe de pratiques, c'est-à-dire au public en général et au département des

postes. Il peut n'être pas toujours très facile d'établir exactement quelle déduction devrait être accordée pour la constance du service dans un cas quelconque ; mais un quart ou un cinquième des taux ordinaires est aussi la proportion la plus équitable à laquelle on a pu arriver par l'étude des faits venus à la connaissance du soussigné, à propos des billets de saison, si l'on doit s'appuyer sur cette analogie.

On se rappellera que, d'après les témoignages déjà cités dans ce rapport, nous avons appris que les employés des chemins de fer anglais disent que cette déduction devrait être considérable, et que lord Canning a cité la différence entre le prix des billets simples et celui des billets de saison sur le chemin de fer de Brighton, comme indiquant la déduction qui serait équitable. Les billets de saison dans ces cas paraissent être donnés à un sixième du prix des billets simples.

Le soussigné n'a pu recueillir beaucoup d'autres faits à propos des billets de saison ; mais il sait que, tandis que le prix du voyage entre Washington et Baltimore (40 milles) est de \$1.50 pour un billet simple, ou près de 4 centins par mille, et qu'un billet de retour coûte \$2 pour le voyage, un billet de saison ne coûte que \$75 pour six mois, et \$125 pour toute l'année. Si l'on compte que ces billets ne seront employés qu'une fois par jour, excepté les dimanches, le premier ne reviendrait qu'à un peu plus d'un centin par mille, et le second à un peu moins d'un centin, contre quatre centins pour un seul voyage ; et si l'on compte que les billets seront employés en allant et revenant tous les jours, le prix en reviendrait à environ un demi centin par mille pour le possesseur du billet de saison, contre 2½ centins par mille pour l'acheteur d'un simple billet de retour. Il y a six trains de voyageurs ou d'express, chaque jour et en chaque sens, sur cette route, et la distance est parcourue en deux heures ou moins.

Le soussigné a aussi trouvé une liste des prix comparatifs des billets de trois mois sur les chemins de Boston en 1857, telle que donnée dans un journal de chemins de fer du temps. D'après cette liste, il paraît que tandis que le prix des billets de saison pour deux milles de parcours variait de \$9 à \$12, ou \$4.50 à \$6 par mille, le taux par mille diminuait à mesure qu'augmentait la distance pour laquelle les billets de saison étaient pris. Un billet de trois mois pour dix milles coûtait environ \$2 par mille ; pour vingt milles, \$1.50 par mille ; pour quarante-cinq milles, \$1 par mille ou moins ; et pour soixante-quatorze milles, la plus longue distance mentionnée dans le tableau, environ 50 cts. par mille, ou à peu près un huitième du prix du billet de saison, par mille, pour la moindre distance mentionnée. En fixant ces prix pour les plus longues distances, les compagnies de chemins de fer sous-estimaient sans doute que les billets ne seraient pas employés tous les jours par chaque acheteur.

D'après un tableau des heures de départ d'un chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse, publié pour 1862, le soussigné voit que le prix d'un simple billet de première classe, entre Halifax et Windsor (45 milles), est de \$1.35, ou 3 centins par mille ; mais celui d'un billet de saison de trois mois, n'est que de \$9.50, et d'un billet de saison de six mois, de \$15. Le prix du passage de Halifax à Truro (63 milles) est porté à \$1.83, tandis que le billet de trois mois est de \$12.50, et celui de six mois, de \$20. Ces billets de saison de six mois équivalent à environ un neuvième de centin par mille de parcours, ou environ un vingt-huitième de ce qui est chargé pour un simple billet. Si ces billets étaient employés en moyenne une fois par semaine, le voyage coûterait encore moins d'un quart aux porteurs que ce qu'il coûte aux voyageurs ordinaires.

8° Partie du service que le soussigné a classé avec le service des trains de voyageurs est fait par des trains qui transportent aussi du fret, bien que leur vitesse se rapproche davantage de celle des trains express de la compagnie que de celle des trains de fret, et est plus grande que celle des trains de fret dans d'autres pays aussi bien qu'ici. La compagnie ne pourrait pas, généralement, transporter son fret à cette vitesse aux prix actuels, bien que les prix des mallees par ces trains ne devraient pas être aussi élevés que par les trains de voyageurs à grande vitesse, qui ne transportent pas de fret, excepté pour la compagnie d'express.

D'un autre côté, le service du chemin de fer peut être amélioré durant les quatre ou cinq prochaines années, par la substitution de trains express aux trains mixtes, à mesure que les affaires générales de la compagnie augmenteront et exigeront ce surcroît de moyens de transport. Les prix établis peuvent convenablement être influencés par cette prévision, parce qu'il n'est pas désirable, soit dans l'intérêt de la province, soit dans celui des chemins

de fer, que la question de la rétribution du service de la malle soit ouverte plus qu'une fois tous les quatre ou cinq ans.

En prenant tous ces faits en considération et cherchant à donner à chacun d'eux le poids qu'il mérite, sans l'exagérer ni l'amoindrir, le soussigné demande si un taux de compensation basé sur une fraction au-dessus des prix de passage de trois voyageurs de première classe, d'après le service actuel par train de voyageur avec char-poste, ne serait pas une compensation juste et libérale pour la compagnie, et ne laisserait pas une marge suffisante pour l'amélioration du service, sur la moyenne de la période mentionnée.

Il est bon de faire remarquer ici que l'on paraît toujours avoir trouvé plus commode pour la compagnie que la rémunération, quelle qu'elle soit, fût établie à tant du mille de chemin de fer par année, plutôt qu'à tant par mille de parcours. C'est sous cette forme qu'était couchée l'offre de la compagnie en 1853, et que ses comptes ont été faits depuis cette époque jusqu'en 1861. De fait, ni dans l'offre ni dans aucun des comptes (excepté pour le troisième trimestre de 1861, durant lequel une partie du service fut chargée à \$55 par mille), on n'a fait aucune différence même à l'égard du nombre de trains quotidiens dont devait se servir la poste, ni à l'égard de la classe des trains, ni à l'égard du service de jour ou du service de nuit, ni si un char-poste était toujours employé ou non. La compagnie demandait une somme fixe par mille de chemin de fer par année, et tant qu'elle a présenté ses comptes à \$110 par mille, elle n'a rien chargé de plus pour le transport des malles océaniques à travers l'État du Maine.

L'arrêt du conseil de 1858 fixait aussi un taux par mille de chemin de fer par année, mais faisait une distinction entre les trains de jour et ceux de nuit, en accordant davantage pour ces derniers que pour les premiers; il faisait aussi une distinction entre les malles qu'il pourrait être avantageux au bureau de poste d'expédier par un char-poste, et celles qu'il serait plus commode d'expédier sans char-poste, en accordant une rémunération différente dans l'un ou l'autre cas. L'arrêt ne faisait aucune différence de prix pour le service par trains mixtes et par trains de voyageurs respectivement, et ne contenait aucune disposition à propos des trains spéciaux, lorsqu'ils pouvaient devenir nécessaires.

Les arbitres semblent aussi avoir eu l'intention de fixer un taux par mille de chemin de fer par année, et d'inclure dans cette somme la rémunération du service spécial et du service accessoire dont ils voulaient charger la compagnie, ainsi que pour le transport des malles océaniques à travers l'État du Maine, de sorte qu'il n'aurait pas été fait de comptes séparés par ces différents services. C'est au moins la forme que voulait adopter l'arbitre de la compagnie. (Livre bleu, p. 50.)

L'argumentation des agents de la compagnie paraît aussi avoir pour but un taux par mille de chemin de fer par année pour l'usage de tous ses trains ou de tels d'entre eux dont le département des postes aurait besoin de se servir. Les prix accordés pour le transport des malles sur les chemins de fer des États-Unis sont tous établis sous cette forme.

Le soussigné est donc prêt à admettre qu'il est inutile de chercher à établir des prix distincts pour les trains de nuit et ceux de jour, en ce qui regarde le Grand Tronc, et qu'il sera plus commode de fixer une somme par mille de chemin de fer par année pour chaque service quotidien avec un char-poste, qu'il soit fait par les trains mixtes ou par les trains ordinaires de voyageurs, en laissant la compagnie, comme on l'a fait jusqu'ici, tenir des comptes séparés pour le service fait sans char-poste et par trains spéciaux respectivement.

En conséquence, le soussigné soumet à la considération de Son Excellence en conseil que, pour le service de la malle sur le chemin de fer, lorsqu'un char-poste de distribution est employé, une rémunération basée sur le taux de 5 centins par mille du parcours actuel par trains mixtes, et de 9½ centins par mille du parcours actuel par trains de voyageurs, laisserait une marge raisonnable et suffisante pour un service un peu amélioré, et serait agir libéralement envers la compagnie et avec justice pour la province. A ces taux, le montant total pour une année, d'après le nombre de milles actuel, serait comme suit :

Parcours actuel par trains de voyageurs, 677,332 milles @ 9½ cts.,	\$62,653.22
Do par trains mixtes lents, 156,500 " 5 cts.,	7,825.00

Total..... .. \$70,478.22

Ces taux donnant une moyenne de près de 8½ centins par mille de parcours pour le service fait par les trains avec un char-poste.

Or bien pour exprimer, en substance, le même résultat à tant par mille de chemin de fer par année, une rémunération de \$100 par mille de chemin de fer par année pour un double service quotidien, en chaque sens, avec char-poste, partout où ce service existe, savoir : sur 460 milles, ce taux donnerait .....	\$46,000.00
Et \$60 par mille de chemin de fer par année pour un seul service quotidien avec char-poste partout où nous n'avons qu'un seul service, savoir : sur 412 milles, produiraient.....	24,720.00
Total.....	\$70,720.00

L'on se rappellera que l'estimation de M. Moffatt par mille de parcours, pour tout le service actuel, était de 9<sup>37</sup>/<sub>100</sub> centins; y compris une allocation pour un plus grand parcours de la malle, et que son estimation pour la distance au-delà de deux services quotidiens complets était de six centins par mille de parcours. Le premier de ces taux était basé sur la moyenne des principaux chemins de fer américains; mais M. Moffatt proposait de donner le prix qu'il indiquait pour le service par trains mixtes aussi bien que par trains exprès, et pour le transport des malles directes sans char-poste, quelque léger que fût leur poids comparé à celui des malles directes transportées de la même manière sur les chemins de fer américains, aussi bien que pour le transport des malles dans un char-poste.

Le soussigné n'a rien dit jusqu'ici de la rémunération accordée par l'arrêt du conseil de 1858 pour les malles directes expédiées par les trains ordinaires de la compagnie sans char-poste, c'est-à-dire 2 centins par qtl. par mille de parcours. La compagnie a une certaine somme de responsabilité et de trouble dans le transport de ces sacs, dont elle est exempte dans le transport par char-poste, sous la surveillance d'un commis de la poste. Mais le soussigné ne voit nulle part que la compagnie ait jamais prétendu que le prix mentionné dans cet arrêt du conseil pour ce service fût trop bas. De fait, le soussigné a déjà fait voir qu'un service semblable sur les chemins de fer des États Unis, où il est expédié de cette manière des malles d'un bien plus grand poids, est traité par les officiers de la compagnie comme n'étant d'aucune importance, et comme étant suffisamment payé par la rémunération donnée par le gouvernement aux gardiens de bagages qui prennent soin de ces sacs de malle.

Dans un bill présenté par le gouvernement anglais en 1857, il était proposé, entre autres choses, "de donner au maître-général des postes le droit d'expédier les malles par les trains ordinaires, sous les soins des gardiens des chemins de fer, à trois farthings par mille, pour chaque 112 lbs. de poids total moyen." Le duc d'Argyle, alors maître-général des postes; et ses collègues pensaient que c'était une compensation raisonnable, et ce qui suit est un extrait d'un rapport de la Chambre de Commerce, fait la même année au sujet de cette espèce de service :\*

"Leurs Seigneuries ont mûrement considéré les remarques faites par M. Gregory sur ce sujet, et ils ont fait préparer en un seul tableau, dont copie se trouve ci-incluse, plusieurs des états publiés par les compagnies de chemins de fer métropolitains, des prix chargés pour le transport des paquets et des journaux.

"Ces prix embrassent une somme pour la réception et la livraison, c'est-à-dire, les dépenses terminales, dont le service du transport des sacs de lettres est exempt. Les sacs de lettres sont apportés aux stations et en sont emportés par les employés de la poste, et le seul devoir qu'aurait à remplir les employés des compagnies de chemins de fer à leur égard, est de les déposer sur la plateforme à la station voulue.

"Sous ces circonstances, il semble à Leurs Seigneuries que ½d. ou ¾d. par quintal, par mille, serait une rémunération amplement suffisante pour ce service."

A ce sujet, il faut se rappeler le fait, déjà mentionné, que M. Brydges nous dit que les taux du fret et des voyageurs sont plus élevés en Angleterre qu'en Canada.† Les remarques suivantes sont ajoutées au rapport de la Chambre du Commerce, par autorité du maître-général des postes :—

\* Voir appendice au rapport du maître-général des postes de l'empire, pour 1857, p. 53.

† Voir sa lettre du 21 juillet 1863.



“ Ces prix sont basés sur le principe que la poste ne doit avoir aucun avantage pécuniaire sur le public en général ; qu'elle doit payer à des taux calculés d'après les prix payés par le public, sans autre déduction que ce qui est dû pour la régularité et la continuité du service.

“ Le bureau de poste n'exercerait aucun contrôle quelconque sur les trains employés, et n'exigerait aucun avis des changements opérés dans les heures de leur départ. Une comparaison de ces taux avec les prix des billets de retour pour les voyageurs de seconde classe avec leur bagage, fera voir que pour le même poids, ils sont au moins aussi élevés. Plusieurs malles ont été établies dernièrement au taux des paquets, et leur coût, réduit en mille de parcours, varie d'un septième à un demi-penny par mille.”

Le soussigné pense que, sous ces circonstances, la compagnie n'a pas à se plaindre de cette partie de l'arrêt du conseil, de 1858. Les prix, en vertu de cet arrêt, s'élèveront probablement à \$7,000 par année, faisant \$77,000 pour tout le service régulier de 872 milles, ou près de \$90 par mille de chemin de fer par année, ou environ 8 centins par mille de parcours.

La moyenne sur les chemins de fer des Etats-Unis, telle que portée dans le rapport du maître-général des postes de décembre 1862, avait été pour l'année précédente d'environ 11 centins par mille de parcours ; et, à propos de cette moyenne, il faut se rappeler que les prix payés aux Etats-Unis comprennent le service accessoire, et (comme nous en avons été officiellement informés) sont d'ailleurs beaucoup trop élevés.

La somme totale maintenant proposée par mille de chemin de fer, comme compensation du service postal régulier fait par la compagnie du Grand Tronc, est de 28 pour cent plus élevée que la somme (\$70) qui, en vertu de l'arrêt du conseil de 1858, a été portée au crédit de la compagnie pour le service postal depuis 1858.

Dans l'augmentation que le soussigné a ainsi cru de son devoir de proposer pour le service postal futur fait par la compagnie, il a agi sur le principe qu'il n'existe aucune obligation morale ou équitable de la part de la province envers cette compagnie plus qu'envers aucun autre de nos chemins de fer, ou que s'il en existe, elle ne doit pas entrer dans le calcul du prix que nous devons payer pour le service postal.

Les taux proposés ne varient pas beaucoup de la somme que l'on prétend être payée au chemin de fer par la compagnie d'express pour un service égal sur les parties de la ligne dont la compagnie d'express fait usage. Mais le soussigné n'attache pas une grande importance à cette comparaison pour plusieurs raisons. La compagnie n'a pas produit le contrat, mais M. Brydges dit qu'il est inconsideré et fait à des conditions très désavantageuses. Il ne parle pas, cependant, des contrats de la compagnie d'express avec les autres chemins de fer en Canada ou ailleurs pour prouver son assertion ; et le soussigné n'a pu, non plus, découvrir sur quoi elle était fondée. Voici ce qu'en dit M. Brydges dans sa lettre du 13 juillet dernier :

“ Il y a quelques années, la compagnie du Grand Tronc passa un contrat inconsideré avec une compagnie d'express, à des conditions très désavantageuses. Ce contrat donne à notre compagnie un bonus de \$40 par mille, aujourd'hui, pour le privilège de transporter sur les trains les effets d'express, et de plus, la compagnie du chemin de fer reçoit, pour tout effet transporté par la compagnie d'express, le double de ce qui est payé ordinairement pour le fret de première classe. Ainsi, le montant payé l'année dernière à la compagnie du chemin de fer a été réellement de plus de [\$75 par mille.] \* \* “ Cette année il sera encore bien plus considérable, et il s'élèvera ainsi à mesure que les affaires augmenteront.” D'un autre côté, comme le remarque le maître-général des postes dans son rapport de décembre 1854, “ les sommes payées par les compagnies d'express seraient un très mauvais critérium pour servir à établir le prix à payer pour le transport des malles. N'étant contrôlées par aucune concurrence, excepté celle qu'il est au pouvoir des compagnies de chemins de fer elles-mêmes de prévenir, elles peuvent payer n'importe quel prix qui peut leur être demandé, et le prélever sur leurs pratiques.”

L'on peut dire de plus que la somme totale mentionnée, soit \$90 par mille de chemin de fer par année, est moins que ce qui a été chargé au gouvernement par la compagnie du Grand Tronc pour de semblables services depuis 1853, et moins que ce qui a été réellement payé pendant la période de 1853 à 1853 par le même gouvernement qui, en 1858, a fixé à \$70 le prix d'un double service quotidien.

C'est aussi moins que ce que la compagnie reçoit du département des postes des États-Unis sur la section de Portland du chemin.

C'est moins que ce que l'arbitre du gouvernement se proposait d'accorder, et pas la moitié du plus bas prix que l'arbitre de la compagnie ne voulait, paraît-il, sous aucune circonstance, accepter.

C'est moins que le prix moyen donné dans aucun des États de l'Union américaine, excepté l'Iowa.

C'est moins que la moyenne du prix accordé aux chemins de fer en Angleterre, en Ecosse et en Irlande, bien que la compagnie prétende que, pour différentes raisons, la rémunération devrait en justice être plus élevée que la plus élevée qui soit accordée dans le Royaume-Uni.

C'est moins, — le soussigné l'admet franchement, — que des arbitres auraient pu donner, à en juger d'après notre propre expérience en fait d'arbitrages avec le gouvernement, et d'après l'expérience des arbitrages de la poste dans le Royaume-Uni, comme le témoignent les autorités impériales.

Ce n'est pas un sixième de la somme réclamée par la compagnie dans plusieurs de ses mémoires, dans lesquels elle emploie des arguments si plausibles pour prouver ce qui lui est dû, que ("prenant en considération l'importance de maintenir intacte la réputation que s'est acquise la province pour sa libéralité, et de faire disparaître tout motif possible de plainte,") le gouvernement de 1861 était prêt à courir le risque de faire fixer le paiement du service postal par un arbitrage plutôt que par le gouverneur en conseil, et que le gouvernement de 1862 se vit contraint, sous les circonstances, de suivre la même marche, sujet cependant à la sanction du gouvernement.

D'un autre côté, le soussigné est d'opinion que le prix qu'il a suggéré n'est pas au-dessous de ce qu'il devrait être; mais que c'est au contraire un prix équitable et libéral pour la compagnie, et juste pour la province.

Tout le calcul sur lequel est basé le prix suggéré, repose sur le principe reconnu par le département des postes et par les chemins de fer ailleurs comme le seul convenable et juste pour tous les chemins de fer; et ce prix a été fixé en tenant compte de ce que dit la compagnie que ses recettes sur le transport des voyageurs ou du fret sont moindres, et ses frais d'exploitation plus fortes que sur les autres chemins de fer, et en accordant, pour le service des malles, le même poids qu'ont certaines considérations pour les services rendus au public en général, mais pas plus.

Cette somme excède de beaucoup celle que l'on payait autrefois pour le transport des malles en voiture entre les mêmes endroits, ou celle que l'on paierait maintenant s'il n'y avait pas de chemins de fer, tandis que les voyageurs et le fret paient moins que par transport à cheval. Cette augmentation provient principalement de la nécessité que crée le système des chemins de fer de faire usage d'un char-poste de distribution sur la route.

La somme totale en question est plus du double de ce que la compagnie reçoit (c'est-à-dire \$42.70) sur cette partie de la ligne (64½ milles) qui se trouve dans l'État du Michigan,

Les sommes obtenues par la compagnie du département des postes des États-Unis pour le service postal dans l'État du Maine comprend le paiement du service accessoire, qui s'élève à environ 10 pour cent des prix payés; et si ce pourcentage et un peu moins d'un tiers sont aussi déduits des prix payés par les États-Unis pour la surcharge moyenne dont on a déjà parlé, la somme totale suggérée par le soussigné se trouvera n'être pas moindre par mille de chemin de fer que la compensation payée à la compagnie même dans l'État du Maine.

De plus, la somme totale en question n'est que d'un peu moindre que la plus forte somme réclamée par le Grand Occidental jusqu'en 1861, lorsque la demande du Grand Tronc fit élever celles de la plupart des chemins de fer de la province.

De plus, la somme totale en question (\$90) est plus, par mille de chemin de fer, que ce qui est payé aux chemins de fer de l'Iowa, du New-Hampshire et du Wisconsin, déduction faite de 10 pour cent pour le service accessoire fait pour les prix payés aux chemins de fer américains.

Mais en déduisant ainsi un tiers des prix payés aux États-Unis, afin de les rendre justes et équitables, la somme totale suggérée excéderait la moyenne des prix payés dans le Maine, l'Illinois, l'Indiana, la Pennsylvanie, le Michigan, le Massachusetts, New-York,

le Vermont et le Delaware, et serait à peu près la même que la moyenne des prix payés dans le New-Jersey, le Connecticut et la Californie. Elle ne serait considérablement dépassée que dans le cas des chemins de fer du Missouri et du Maryland. Les chemins de fer en la possession des Etats Confédérés ne sont pas mentionnés ici.

En indiquant toutes ces comparaisons, le soussigné soumet respectueusement, en même temps, que, pour les raisons qu'il a amplement exposées dans une partie antérieure de ce rapport, rien ne pourrait être plus incertain qu'un calcul basé en premier lieu sur les taux payés ailleurs, soit que l'on prenne les plus élevés, comme le veulent les agents de la compagnie du Grand Tronc, soit que l'on en prenne la moyenne—ce qui paraît beaucoup plus rationnel,—ou soit que l'on choisisse les taux les plus bas,—ce que personne n'insiste à faire,—ou soit que nous fassions ou ne fassions pas certaines corrections générales, comme celles que le soussigné vient de suggérer. Il semble au soussigné qu'un pareil mode de calcul ne serait pas plus utile que si l'on essayait de juger de la valeur exacte d'une maison à Québec ou à Toronto en indiquant le coût des meilleures maisons de Londres ou de New-York, ou en prenant le prix moyen des maisons dans l'une ou l'autre de ces villes, ou en recherchant le prix de la moins coûteuse d'entre elles. On peut, au premier abord, croire qu'il y a plus d'espoir de réussite en comparant le service postal sur le Grand Tronc avec celui d'un ou plusieurs autres chemins de fer ailleurs. Mais on trouvera que même ce moyen ne serait pas plus utile qu'il ne le serait de chercher à évaluer une maison dont nous connaissons tous les détails d'après le coût réel de quelque autre maison dont nous n'aurions qu'une connaissance imparfaite et défectueuse. Mais ces comparaisons peuvent peut-être affecter la conviction de certaines personnes relativement à l'exactitude probable d'un prix auquel on est arrivé par une méthode plus légitime, lorsqu'elles voient jusqu'à quel point le résultat se rapproche ou diffère des prix payés ailleurs.

En somme, le soussigné est d'opinion que, bien que l'on puisse trouver des arguments d'une grande plausibilité contre tout prix que l'on pourrait fixer, celui qu'il a suggéré est le plus juste auxquels les matériaux fournis jusqu'ici permettent d'arriver. Dans tous les cas, ayant cherché à examiner la question avec une impartialité judiciaire, il n'a pu se convaincre que le Grand Tronc puisse demander davantage avec justice, ou que le département des postes puisse, pour l'avenir, justement espérer de payer moins.

Les observations du soussigné se sont bornées à la compensation à payer pour l'avenir.

Le soussigné n'affirme pas que les prix fixés en 1858 n'étaient pas suffisants. Cela dépendrait d'une enquête exacte sur les prix payés chaque année depuis par le public en général, et des services rendus de temps à autre par le chemin de fer au département des postes. Mais en l'absence d'erreur grossière et évidente dans un sens ou dans l'autre, l'on trouvera que c'est une conduite juste et sage, tant dans les intérêts de la province que de ceux de la compagnie, de ne jamais augmenter ou diminuer ces prix, d'une manière quelconque, avec effet rétroactif. Car si on peut les augmenter, pourquoi ne pourrait-on pas les diminuer rétroactivement? Un gouvernement précédent a été jusqu'à accorder à la compagnie tout ce qu'elle réclamait depuis 1853 jusqu'à l'arrêt du conseil de 1858, bien que ce prix fût de plus de 50 pour cent au-dessus de celui fixé par cet arrêt pour l'avenir. Maintenant, le prix suggéré est plus élevé que celui qui a été en force jusqu'ici, bien que la différence entre les deux ne soit pas aussi grande qu'entre la somme accordée pour le passé et celle fixée pour l'avenir dans le premier cas. Il n'y aurait pas de fin à l'agitation et aux discussions, si chaque gouvernement qui se succède était libre de changer la rémunération des services passés telle qu'établie par son prédécesseur.

(Signé),

O. MOWAT,

*Maître-général des postes*

(TRADUCTION.)

**CHÉMIN DE FER GRAND TRONC DU CANADA,  
BUREAU DU DIRECTEUR-GÉRANT,**

Montréal, 6 mai 1863.

CHER MONSIEUR,—Pour remplir la promesse que je vous ai faite lors de nos conversations en présence de MM. Sandfield Macdonald et Foley, samedi dernier, je prends la liberté de vous transmettre le tableau des heures de départ des trains sur ce chemin de fer, durant l'été prochain, à commencer de lundi, 18 mai courant:—

**À L'OUEST DE MONTRÉAL.**

*Trains descendant.*

Partiront de Détroit (heure de Chicago) à .....	6.10 a.m.	6.10 p.m.
Partiront de Sarnia (heure de Toronto) à .....	9.20 a.m.	9.15 p.m.
Arriveront à Toronto (heure de Toronto) à .....	4.20 p.m.	5.30 a.m.
Partiront de Toronto (heure de Montréal) à .....	5.15 p.m.	7.00 a.m.
Arriveront à Montréal (heure de Montréal) à .....	9.00 a.m.	10.30 p.m.

*Trains montant.*

Partiront de Montréal (heure de Montréal) à .....	7.30 a.m.	6.00 p.m.
Arriveront à Toronto (heure de Montréal) à .....	11.15 p.m.	10.00 a.m.
Partiront de Toronto (heure de Toronto) à .....	11.15 p.m.	10.00 a.m.
Arriveront à Sarnia (heure de Toronto) à .....	5.50 a.m.	5.25 p.m.
Arriveront à Détroit (heure de Chicago) à .....	8.30 a.m.	8.10 p.m.

**À L'EST DE MONTRÉAL.**

*Trains descendant.*

Train mixte de Montréal à Island Pond à .....	8.30 a.m.
Train exprès de Montréal à .....	3.30 p.m.
Arrivant à Québec à .....	10.00 p.m.
Train omnibus de Montréal à .....	5.00 p.m.
Arrivant à Island Pond à .....	12 (midi)
Un train mixte partira de Richmond pour la Pointe-Lévis à .....	4.30 a.m.
Arrivant à .....	12 (midi)
Un train de fret partira de Montréal à 11h. p.m et arrivera à Richmond à 4h. a.m. Ce train peut prendre les sacs en destination de Québec qui arriveront à Montréal à 10.30 p.m. par le train de l'Ouest.	

*Trains montant.*

Train exprès de la Pointe Lévis à .....	3.30 p.m.
Arrivant à Montréal à .....	10.00 p.m.
Train mixte de la Pointe Lévis .....	6.00 p.m.
Arrivant à Richmond à .....	1.00 a.m.
Train mixte d'Island Pond à .....	9.00 a.m.
Arrivant à Montréal à temps pour se relier au train quotidien de l'Ouest à .....	7.00 a.m.
Ce train passera à Richmond à .....	2.00 a.m.
et il pourra prendre les malles du train de Québec pour les remettre au train quotidien de l'Ouest de Montréal.	
Train omnibus à Island Pond à .....	7.00 a.m.
Arrivant à Montréal à .....	2.00 p.m.

En vertu des arrangements ci-dessus il y aura deux trains quotidiens entre Détroit et Montréal et entre Montréal et Québec, établissant une communication directe, sans aucun retard nulle part, entre cette dernière ville et les bureaux de poste qui en sont à l'ouest.

J'espère que le développement de nos affaires et le règlement de la question postale nous permettront de maintenir ces arrangements, qui ont été faits dans l'intérêt du public et du département des postes.

Les arrangements dont j'ai parlé auront lieu le 18 du courant.

Votre dévoué,

(Signé),

C. J. BRYDGES.

W. H. Griffin, écuyer,  
Sous-maître-général des postes, Québec.

—————  
CHEMIN DE FER GRAND TRONC DU CANADA,  
BUREAU DU DIRECTEUR-GÉRANT,

Québec, 11 juillet 1863.

MON CHER MONSIEUR,—Je vous envoie un mémoire au sujet des points que nous avons discutés ce matin pendant l'entrevue que nous avons eue ensemble.

Je vous verrai dans le cours de la journée, et serai heureux de vous communiquer tous les renseignements que je possède, relativement aux affaires postales, et dont vous pourrez avoir besoin.

Votre tout dévoué,

C. J. BRYDGES.

L'hon. O. Mowat,  
Maître-général des postes.

—————  
MÉMOIRE POUR LE MAÎTRE-GENERAL DES POSTES.

QUÉBEC, 13 juillet 1863.

On a généralement considéré comme perdu pour le pays et comme donné à la compagnie du Grand Tronc, les avances que la province a faites à cette compagnie; et beaucoup d'hommes publics et de rédacteurs de journaux ont été sous cette impression.

Les faits conduisent cependant à une conclusion tout à fait différente.

En considération d'avances au montant de £3,112,500 sterling, le parlement du Canada a forcé la compagnie à faire certains embranchements de chemin de fer qu'elle ne désirait pas construire, et qui lui sont rien moins que profitables au point de vue commercial.

Elle a été obligée de construire la ligne de Québec à la Rivière-du-Loup (distance de 118 milles), qui ne coûte pas moins de £1,180,000 sterling.

Elle a été obligée d'avancer £100,000 aux lignes du Haut-Canada, et elle n'a jamais eu un sou d'intérêt sur cette somme.

Elle a été obligée de faire la ligne de Trois-Rivières à Arthabaska, qui lui a coûté £200,000, qui n'est pas encore en opération, et qui ne paiera pas les frais de d'exploitation quand elle le sera.

Elle a été obligée d'inclure, dans son réseau, la ligne de Québec à Richmond, quoiqu'elle ne fasse pas partie de la ligne principale; ce qui lui a coûté au-dessus de £1,000,000 sterling.

Voici par ces quatre items la somme de £2,480,000, et aucune de ces lignes que l'on a construites au moyen de cet argent n'appartient à la ligne primitive du chemin de fer Grand Tronc, qui n'était formée, par sa charte, que de la portion située entre Montréal et Toronto.

Il serait facile de démontrer que la compagnie a été obligée de dépenser, à cause de la pression exercée par le parlement, beaucoup plus que la différence qui existe entre £2,480,000 et £3,112,500, et cela sans nécessité ni profits.

Les £100,000 qu'elle a fournis aux lignes du Haut-Canada sont tout simplement perdus. Les £200,000 pour la ligne de Trois-Rivières le sont également, mais avec cette différence désavantageuse qu'elle éprouvera une perte annuelle lorsque le chemin fonctionnera.

La ligne de Québec à la Rivière-du-Loup ne paie point les frais d'exploitation, et si l'on tient compte de la dépréciation constante du chemin, le commerce qui se fait sur la ligne de Richmond à la Rivière-du-Loup, ne fait que couvrir les frais d'exploitation. Voici donc £2,480,000 que le parlement a fait dépenser à la compagnie, comme conditions des avances, qui non seulement sont improductifs pour elle, mais qui l'entraînent dans des dépenses constantes.

Quels avantages, d'un autre côté, le Canada a-t-il retirés de la construction de ces lignes? Avant que le chemin ne fût ouvert entre Québec et la Rivière-du-Loup, la région où passe la ligne n'exportait rien, elle ne récoltait que ce qui était nécessaire à sa consommation. Maintenant on y cultive l'orge et l'avoine pour l'exploitation. L'année dernière la ligne a charroyé environ 150,000 minots, et cette année il y a beaucoup plus de terre en culture. On porte à Québec une grande quantité de patates et d'autres légumes; on y mène aussi des bestiaux, et on a bâti en deux endroits des moulins à scie qui envieront une grande quantité de bois sur le marché de Québec cette année. Le capital étranger apporté dans le district accroît, comme de raison, la richesse des habitants, et ajoute beaucoup à la consommation des effets soumis aux droits.

Voyons maintenant pour la ligne de Richmond à Québec. Avant le chemin de fer cette partie du pays était principalement habitée le long du fleuve. Les établissements ne s'étendaient probablement pas au-delà de 10 milles en arrière. Le chemin de fer passe à 30 milles environ du fleuve. Il a par conséquent ouvert un district tout à fait nouveau et jusqu'alors inaccessible. Des villages s'élèvent aujourd'hui là où l'on ne voyait que des arbres il y a quelques années. Une foule de colons qui s'accroît sans cesse a pris des terres dans cette région. Des moulins à scie ont été élevés en plusieurs endroits; et une quantité immense de bois de construction, courbes, billots, autrefois sans valeur, sont aujourd'hui portés sur le marché. Actuellement même, il descend environ 150 charges de chars de bois de diverses espèces, chaque semaine, à Québec. La valeur du bois qui descend ainsi dans l'année n'est pas moins de \$150,000 à \$200,000.

On envoie aussi une grande quantité de bois à Montréal, à Portland et ailleurs. Ceci, comme de raison, fait circuler l'argent, augmente la consommation des objets d'importation, et fait établir rapidement le district.

Ce sont là autant de grands avantages que la compagnie du Grand Tronc a procurés au Canada, à son détriment.

Les états qu'un écrivain anonyme a publiés dans une brochure, à Toronto, sont à peu près tous inexacts. On peut donner pour exemple des erreurs qu'il a commises, les sommes qu'il prétend que le chemin de fer a exigées pour le transport des effets d'express.

La brochure dit que la compagnie du Grand Tronc reçoit \$25 par mille pour l'express. L'écrivain se montre ici déloyal et ignorant.

Il y a quelques années, la compagnie du Grand Tronc passa un contrat inconsideré avec une compagnie d'express, à des conditions très-désavantageuses. Ce contrat donne à notre compagnie un bonus de \$40 par mille, aujourd'hui, pour le privilège de transporter sur les trains les effets d'express, et de plus, la compagnie du chemin de fer reçoit, pour tout effet transporté par la compagnie d'express, le double de ce qui est payé ordinairement pour le fret de première classe. Ainsi, le montant payé l'année dernière à la compagnie du chemin de fer, a été réellement plus de trois fois aussi grand que celui que mentionne l'écrivain anonyme dans sa brochure. Cette année, il sera encore bien plus considérable, et il s'élèvera ainsi à mesure que les affaires augmenteront.

On peut voir par là que tant que le bureau de poste paiera tant par mille, le département ayant le profit de l'accroissement rapide des affaires du bureau de poste, les gens de l'express paient aussi une somme fixe par mille, comme bonus, et paient ensuite pour les objets transportés. Par ce système, la compagnie du chemin de fer reçoit une augmentation proportionnée à la somme perçue sur les effets d'express transportés par la ligne.

Il a été dit que le contrat entre la compagnie d'express et le Grand Tronc, n'est pas

assez élevé. Il sera changé aussitôt que possible, et l'on posera de meilleures conditions. Comme preuve de ceci, le montant reçu pour le transport de l'express sur la ligne principale du chemin de fer Grand Occidental, en 1861, était en moyenne de près de \$120 par mille. Il est beaucoup plus élevé aujourd'hui, et augmente tous les jours.

Il est de l'intérêt des compagnies de chemin de fer d'encourager les compagnies d'express, parce que ces dernières donnent l'impulsion aux affaires là où elles passent, et que les premières en retirent un profit. L'express fait naître diverses branches d'industrie. Mais s'il s'agit du bureau de poste, l'accroissement des affaires ne profite qu'au département, car le chemin de fer reçoit une somme déterminée. Tout ceci est sans tenir compte des facilités fournies au bureau de poste qui sont bien plus grandes et plus coûteuses que celles fournies aux compagnies d'express.

On peut encore faire les observations suivantes. Le département des postes paie maintenant, pour le transport des malles entre Montréal et Rouse's Point, à peu près \$114 par mille. Cependant, la compagnie transporte simplement les sacs de la malle par les trains ordinaires, dans les chars à bagage. Le bureau de poste n'exige aucun char de distribution, et n'envoie aucun commis du bureau avec les sacs de la malle, si ce n'est une fois par semaine, avec les malles anglaises. Comparez ce service et ce salaire pour une malle purement locale, avec le service exigé du chemin de fer Grand Tronc, et vous verrez immédiatement combien est raisonnable la somme que M. Brydges a mentionnée samedi au maître-général des postes.

*Mémoire de quelque points sur lesquels le maître-général des postes a demandé de plus amples renseignements à M. Brydges, le 18 juillet 1863.*

1. Le montant des actions et débentures de chaque espèce, tel que mentionné dans la sec. 19 de l'acte de 1862 ;
2. Les créanciers intéressés dans la subvention postale, en vertu de la 1ère et 2ème sections ;
3. La preuve que la proportion des actionnaires, exigée par les sections 23 et 29, a accepté l'acte ;
4. Le prix de passage que les voyageurs paient par mille sur les chemins de fer du Canada, de l'Angleterre et des Etats-Unis ;
5. Le prix du fret par tonneau par mille, sur les mêmes chemins ;
6. Les frais comparatifs du roulage des trains de voyageurs et de fret, par mille, en Canada, en Angleterre et aux Etats-Unis, respectivement ;
7. Les frais comparatifs du roulage des trains de nuit et de jour, respectivement, en Canada ;
8. Les citations des statistiques publiées sur le même sujet en Angleterre et aux Etats-Unis ;
9. Un état plus exact des dépenses additionnelles qu'entraîne l'exploitation du Grand Tronc en hiver, c'est-à-dire les frais encourus pour l'enlèvement de la neige ; jusqu'à quel point le bris des rails, etc., est dû à la mauvaise qualité des rails eux-mêmes et au climat, et les raisons de cette division ;
10. Le surcroît de frais d'exploitation sur les autres chemins de fer du Canada, pendant l'hiver ;
11. La même chose pour les chemins de fer du Vermont, New-Hampshire et New-York Nord, et citation de tout document imprimé ou livre contenant des renseignements à ce sujet ;
12. Les deux états mentionnés au bas de la page 49 du livre bleu, continués jusqu'à présent (1863) ;
13. Statistique des voyageurs par le Grand Tronc, principalement de Belleville et au-dessus, jusqu'en bas de Kingston, et *vice versa*, et depuis les stations au-dessus de Toronto à celles en-deça et *vice versa* ;
14. Statistique du fret et des voyageurs entre Québec et Richmond, et *vice versa* ;
15. Le revenu, etc., du chemin en bas de Québec ;

16. Les opinions obtenues par le Grand Tronc sur la question de savoir si le prix du service postal devait être payé sans en déduire les sommes que la compagnie doit au gouvernement.

CHEMIN DE FER GRAND TRONC DU CANADA,  
Montréal, 21 juillet 1863.

L'hon. O. Mowat,

Etc., etc., etc.,

Maître-général des postes.

MON CHER MONSIEUR,—Depuis que je vous ai vu ce matin, j'ai fait à la hâte, par écrit, les réponses aux questions que vous avez préparées et dont il avait été question entre nous.

Comme vous désirez avoir ces réponses le plus tôt possible, je n'ai pas pris le temps de les faire copier, et je vous les envoie telles qu'elles.

Excusez-en, je vous prie, la forme un peu sans cérémonie.

Je suis, mon cher monsieur,

Votre, etc., etc.,

(Signé), C. J. BRYDGES

MÉMOIRE EN RÉPONSE AUX QUESTIONS POSÉES PAR LE MAÎTRE-GÉNÉRAL DES POSTES.

1. Les dettes de la compagnie lors de la passation de l'acte d'arrangement s'élevaient à £2,530,000 sterling. De ce montant, plus de £2,200,000 ont été payés par obligations, comme il est pourvu dans l'acte, et les créanciers ont retiré les réclamations qu'ils avaient contre la compagnie. On aura bientôt fini avec le reste des dettes que l'on s'occupe à liquider actuellement.

2. La première réponse s'applique également à cette seconde question.

3. J'ai moi-même déposé dans le bureau du secrétaire provincial au mois d'août 1862, le certificat exigé par l'acte d'arrangement, pour démontrer que l'acte a été accepté par les porteurs de bons et les actionnaires de la compagnie; et le grand nombre des porteurs de bons les ont déjà échangés, selon qu'il est pourvu par l'acte.

4. Les prix de passage pour les voyageurs en Canada et aux États-Unis sont ordinairement calculés à 3 centins par mille, bien qu'ils soient quelque peu moindres quand les bateaux-à-vapeur font une forte concurrence. En Angleterre, les prix sont un peu plus élevés. Le maximum alloué par les actes d'incorporation est de 3d. sterling par mille 1<sup>re</sup> classe,

2d. " " 2<sup>e</sup> "

1d. " " 3<sup>e</sup> " parlementaire.

5. Il est impossible de donner le prix moyen par tonneau de fret par mille. Il varie beaucoup en hiver et en été et suivant les circonstances.

Les prix entre Chicago et Boston et New-York sont les mêmes sur les différentes lignes qui soutiennent la concurrence les unes avec les autres; mais sur la ligne du Grand Tronc, qui est plus longue que ces dernières entre ces diverses places, le prix est nécessairement plus bas.

Le prix moyen est entre trois et quatre centins par tonneau par mille.

En Angleterre, les prix sont plus élevés; ils vont parfois jusqu'à 4d. du tonneau par mille.

Il est impossible d'établir un prix moyen.

6. Les différentes compagnies ne tiennent pas leurs comptes de manière à faire voir le coût comparatif du roulage des trains de voyageurs et des trains de fret, et il n'est pas possible de trouver de statistiques qui puissent l'indiquer avec exactitude.

Il y a plus d'employés sur les trains de voyageurs que sur les trains de fret, et ces employés qui sont d'une classe plus élevée exigent un plus fort salaire.

Les chars de voyageurs sont aussi beaucoup plus dispendieux, d'abord parce qu'on paie plus cher pour les faire faire, et ensuite parce qu'il y a des déboursés à faire chaque année soit pour les réparer soit pour les renouveler.

Les trains de voyageurs vont ordinairement trois fois plus vite que les trains de fret,



et cette grande rapidité augmente considérablement le dommage qu'éprouve le chemin et le matériel roulant.

Un train de fret lourdement chargé qui parcourt en moyenne 12 milles à l'heure, ne fait point autant de dommage au mécanisme qui le fait marcher, ni au chemin sur lequel il passe, qu'un train léger de voyageurs, dont la vitesse est de 2½ ou 3 fois plus grande.

Ainsi donc les frais sont bien plus considérables pour faire marcher les trains de voyageurs que les trains de fret, sans compter que la responsabilité est beaucoup plus grande en cas d'accident.

Il faut aussi que le chemin soit bien mieux entretenu pour le transport rapide des voyageurs que pour les trains de fret.

Un train qui parcourt 25 ou 30 milles à l'heure, éprouve et donne au chemin des commotions beaucoup plus violentes qu'un train qui ne va qu'à la moitié ou au tiers de cette vitesse. Et comme il faut procurer aux voyageurs tout le bien-être possible pendant le trajet, il s'en suit des dépenses considérables pour la confection et l'entretien du chemin.

7. Il n'est pas possible d'établir de comparaison exacte entre les frais de roulement des trains de nuit et de jour, en Canada; mais on sait qu'avec les trains de jour seulement, on n'aurait besoin que d'un personnel par station; tandis qu'il en faut deux là où il y a des trains qui marchent la nuit et le jour. Il serait dangereux en effet de ne laisser, aux stations où il doit passer des chars la nuit, personne pour voir si les aiguilles et tout ce qui se rattache au chemin sont en ordre pour le passage des trains.

La plupart des accidents arrivent la nuit. La nuit augmente le danger et les frais de roulage. Les dépenses extrâ des trains de nuit, comparées avec celles des trains de jour, peut être de 15 à 20 par cent.

8. Je ne connais aucun document relatif à cette question.

9. On peut remarquer à cet égard que durant l'hiver de 1861-2, 4461 rails ont été brisés sur le chemin de fer Grand Tronc, tandis que durant l'été de 1862, il n'en a pas été brisé un seul.

Durant l'hiver 1862-3, il en a brisé 8046 sur le même chemin. On a dit d'abord qu'il y en avait eu huit de brisés durant l'été actuel; mais après les avoir examinés, on s'est aperçu qu'ils n'étaient pas réellement cassés, et qu'ils avaient été sérieusement endommagés pendant l'hiver précédent.

8,046 rails représentent un poids de plus de 2,000 tonneaux, et sont égaux à 20 milles environ de chemin de fer continu. 2,000 tonneaux valent au moins \$80,000, sans tenir compte de ce qu'il en coûte ensuite pour enlever les rails brisés et en mettre de bons à leur place. On renouvelle ainsi chaque année 100 milles de rails sur le chemin de fer Grand Tronc. Ces rails, au prix de \$40 le tonneau, coûtent \$400,000, moins la valeur des vieux rails qui est presque nulle, vu le mauvais état où ils se trouvent. Il y a aussi les frais encourus pour élever les vieux rails et poser les neufs.

S'il y a tant de rails de cassés, c'est dû surtout au travail et à la rigidité de la voie pendant l'hiver. Si l'on transportait la même pesanteur en été, il y aurait comparative-ment beaucoup moins de tonneaux de rails à remplacer.

Quand les rails sont cassés les trains sont toujours jetés à côté de la voie. Pendant l'hiver de 1861-2, 39 trains, presque tous des trains de fret, déraillèrent dans le district central entre Montréal et Toronto, sur une distance de 333 milles, et 21 trains, presque tous de fret aussi, déraillèrent entre Montréal et Island Pond, distance de 150 milles. Ces dérailllements causent de grands dommages tant aux engins qu'aux chars; outre que ce n'est toujours qu'à grands frais qu'on remet les chars sur la voie, et que les autres trains se trouvent retardés par les obstructions du chemin.

Durant l'hiver de 1862, plus de 300 chars ont déraillé parce que les rails étaient cassés. On n'a point tenu le compte des frais de réparation de ces 300 chars, mais d'après les dommages sérieux qu'ont éprouvés plusieurs de ces chars aussi bien que les engins qui les traînaient, c'est estimer ces frais passablement bas, que de les porter à \$60,000.

Pendant l'hiver de 1861-2, on a dépensé \$12,295 pour le salaire d'une bande de travailleurs dont on n'aurait pas eu besoin en d'autres circonstances.

Ces hommes ont été employés à aider à enlever la neige de la voie. Des engins ont dû marcher avec des charriacs à neige seulement, et cela était, certes, sans aucun profit pour la compagnie. Ils ont ainsi parcouru une longueur totale de 12,893 milles. A part ces engins, il a fallu en plusieurs endroits, durant l'hiver de 1861-2, employer des trains pour enlever la neige des stations, des tranchées profondes; et de plus, il a fallu aussi, vu la

neige qui encombrant la voie, employer des engins pilotes pour aider d'autres engins qui en été, tirent seuls les trains. Ces divers engins ont parcouru durant l'hiver une longueur totale de 55,000 milles. L'hiver d'avant, ils en ont parcouru bien davantage.

Il est évident que lorsque la voie est couverte de neige les engins ne peuvent pas tirer le même poids que lorsqu'elle est libre. Et si l'on considère le roulage qui se fait actuellement par le Grand Tronc et tout le parcours que les engins ont fait l'hiver dernier de plus que l'hiver précédent, on peut dire en toute sûreté que ces engins n'auront pas moins de 100,000 milles à parcourir cet hiver, ce qui fait, à 30 centins par mille (dépense moyenne par mille durant l'année), \$30,000 de frais pour le roulage de ces engins. Les engins consomment beaucoup plus de bois en hiver qu'en été : c'est encore un surcroît de dépenses.

C'est aussi en hiver que les engins éprouvent les dommages les plus considérables, et que sont cassés les essieux, les roues, les bandages de roue, ou autres parties du mécanisme.

Il n'a pas été tenu de compte séparé pour les frais occasionnés par ces accidents imprévus, de sorte qu'on ne peut pas dire positivement à combien ils s'élèvent ; mais les frais de réparation des engins pendant l'année se montent à \$300,000, et c'est l'opinion générale qu'un bon tiers de cette somme a passé pour réparer des accidents imprévus dont le rude climat du Canada est cause. Si l'on remarque qu'il ne se casse aucun rail en été, tandis qu'en hiver il s'en casse un si grand nombre, on comprendra que cela est dû à l'extrême rigueur du climat plutôt qu'à la qualité des rails.

10. Les autres chemins de fer du Canada ne sont pas exposés à un surcroît de frais aussi considérable que le Grand Tronc, pour marcher en hiver, parce qu'aucun d'eux ne rencontre une pareille rigueur de climat, sur une si grande surface ; mais tous les chemins de fer du Canada ont beaucoup plus de dépenses à faire pour fonctionner en hiver qu'en été.

11. Je ne connais aucun document imprimé qui traite de cette question relativement aux chemins de fer du Vermont, du New-Hampshire, et de New-York Nord ; mais s'il est nécessaire, nous pouvons faire certifier par des personnes qui ont des intérêts dans les chemins de fer de ces États, que ces chemins n'ont pas à lutter contre un climat aussi rigoureux que celui du Canada, ni contre les tempêtes de neige comme celles qui obstruent si fréquemment le Grand Tronc, et augmentent si considérablement les frais de fonctionnement.

12. Les deux états que vous demandez sont ci-annexés.

13, 14 et 15 On prépare ces statistiques à Montréal, et je vous les enverrai sitôt que je les aurai. En bas de Québec, les recettes n'atteignent pas, en moyenne, \$25 par mille par semaine ; je crois qu'il n'y a pas d'exemple au monde d'un chemin de fer dont les recettes soient si minimes par mille.

16. Le maître-général des postes a vu ce matin les opinions dont il est question.

(Signé.)

C. J. BRYDGES.

Québec, 21 juillet 1863.

#### CHEMIN DE FER GRAND TRONC DU CANADA,

Québec, 21 juillet 1863.

MON CHER MONSIEUR,—En parcourant le document que je vous envoie aujourd'hui, je remarque une faute de copiste dans la réponse aux questions 13, 14 et 15. On y lit que "en bas de Québec, les recettes n'atteignent pas, en moyenne, \$25 par mille par semaine." au lieu de "Québec" veuillez mettre "Richmond." Je puis maintenant vous faire connaître les revenus relatifs de la ligne de Québec à Richmond, et de celle de la Rivière du Loup.

Les recettes totales de la ligne de Québec à Richmond ont été, pour les derniers six mois, de \$38 par mille par semaine.

Celles de la Rivière-du-Loup, de \$12 par mille par semaine.

Celles de la ligne entière, en moyenne, de \$25 par mille par semaine.

Je n'ai pas fait mention non plus de ce qu'il en coûte pour réparer les dommages que la rigueur du climat cause aux engins et aux chars. J'ai télégraphié ce matin au bureau tendant des locomotives, et j'ai reçu sa réponse, qui est comme suit :

"Les deux tiers des dommages qui sont causés aux engins et aux chars, sont causés par l'hiver. On en a pour jusqu'à la fin d'avril à réparer les dommages de l'hiver."

Le coût total des réparations des *engins et chars*, en 1862, s'est élevé, en chiffres ronds, à \$615,000. Si le calcul du surintendant des locomotives est exact, il s'ensuit que la sévérité du climat du Canada, en hiver, occasionne à la compagnie une dépense de \$400,000 par année pour ces seules réparations.

Votre très dévoué,

C. J. BRYDGES.

L'hon. O. Mowat.

(*Télégramme.*)

MONTREAL, 27 juillet 1863.

Par télégraphe de Montréal.

A l'honorable O. Mowat.

Vous ne m'avez pas fait mander à quelle heure vous pourriez me recevoir aujourd'hui. Dites-moi, s'il vous plaît, l'heure qui vous sera le plus convenable. J'ai un engin spécial qui attend pour me descendre, afin de tenir à mon engagement

(Signé,)

C. J. BRYDGES.

(*Télégramme.*)

QUÉBEC, 27 juillet 1863.

C. J. BRYDGES, Ecr.,  
Montréal.

Notre arrangement était que vous ne viendriez que lorsque je vous télégraphierais. Je ne suis pas tout à fait prêt : j'espère l'être aujourd'hui, mais je puis ne pas l'être : c'est pourquoi je vous télégraphierai de nouveau quand je le serai, et alors vous pourrez choisir pour me rencontrer l'heure ou le jour qu'il vous plaira.

(Signé,)

O. MOWAT.

(*Télégramme.*)

QUEBEC, 28 juillet 1863.

L'hon. maître-général des postes,

A C. J. BRYDGES, écuyer,  
Montréal.

Je ne puis rien faire sans les deux états indiqués par le No. 12 de mon mémoire, et vous ne me les avez pas envoyés. Je présume qu'ils contiennent des rapports pour '62 (soixante-deux) sur le parcours des trains de voyageurs ; les recettes de ces mêmes trains ; les recettes totales du chemin ; le coût total de l'exploitation du chemin ; l'entretien de la voie, et la moyenne du nombre de chars par train ; aussi ce qu'il en coûte par mille pour le fonctionnement de l'engin, (distinction faite, s'il est possible, entre les trains de voyageurs et les trains de fret), comprenant le chauffage, réparations d'engins et de chars, employés de l'engin et des trains, huile et perte. J'aurai besoin de ces renseignements, et il me faudra un jour ou deux pour les étudier avant que vous ne descendiez ; mais je ne perdrai pas de temps et vous télégraphierai.

(Signé,)

O. MOWAT.

(*Télégramme.*)

MONTREAL, 28 juillet 1863.

A l'hon. O. MOWAT.

J'ai reçu votre télégramme. Les deux états que vous demandez vont vous être envoyés par le train exprès ce soir. Je pensais que vous les aviez, mais il paraît qu'on a oublié de les mettre dans la liasse. Je vous enverrai aussi nos rapports pour ces deux

dernières années, qui contiennent tous les renseignements qu'il nous est possible de vous donner. Nos comptes ne sont pas tenus dans les divisions que vous demandez, et qui semblent être une copie du rapport des ingénieurs de l'Etat de New-York.

C. J. BRYDGES.

CHEMIN DE FER GRAND TRONC DU CANADA,  
BUREAU DU DIRECTEUR-GÉRANT,  
Montréal, 28 juillet 1863.

MON CHER MONSIEUR,—Je vous ai télégraphié ce matin en réponse au télégramme daté d'hier que j'ai reçu de vous.

Je vous envoie maintenant copie des états mentionnés à la page 49 du pamphlet. Je n'ai point de rapports semblables à ceux-là de préparés, pour aucune période plus récente; mais je vous transmets les rapports de cette compagnie pour l'année finissant le 30 juin 1862, et pour les six mois finissant le 31 décembre 1862; ces rapports sont les derniers publiés.

Il m'est impossible de vous donner la moyenne du nombre de chars dans chaque train, parce que nous n'avons aucun rapport qui fournisse ce renseignement; je ne puis pas non plus vous donner un état de nos dépenses dans la forme que vous le demandez, parce que nos rapports ne sont pas faits de manière à nous permettre de vous satisfaire sur ce point.

Votre demande est évidemment basée sur la manière dont sont faits les rapports à l'ingénieur d'Etat pour New-York; mais comme nos rapports ne sont pas faits de cette façon, il m'est impossible de vous donner ce que vous demandez.

J'espère que vous me direz demain quand vous serez prêt à me recevoir.

Je n'ai pas besoin de vous rappeler que les négociations à ce sujet ont déjà bien traîné en longueur; que la compagnie a souffert de très grands dommages de ces retards, et qu'elle continue d'en souffrir chaque jour qu'on laisse passer sans en venir à un arrangement définitif et satisfaisant pour elle.

Je suis, monsieur,

Votre très-obéissant,

(Signé,)

C. J. BRYDGES.

L'hon. O. Mowat,  
Etc., etc., etc.,  
Québec, C. E.

(Télégramme.)

QUÉBEC, 8 août 1863.

Par télégraphe de Montréal.  
A l'hon. O. Mowat.

Je pars à l'instant par un train spécial, accompagné de M. Fergusson-Blair, qui est en route pour descendre. Vous me rendrez un grand service en me voyant, au sujet de notre discussion, cet après-midi après l'arrivée du train. Je resterai jusqu'à lundi, si vous le désirez; mais comme ma présence sera nécessaire ici ce jour-là pour des affaires importantes, je vous serai très-obligé si nous pouvons nous voir un peu ce soir. J'espère être à Québec vers six heures.

(Signé,)

C. J. BRYDGES.

COPIE d'un rapport de comité de l'honorable Conseil Exécutif, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le 12 août 1863.

Le comité ayant pris en considération le service postal fait par la compagnie du chemin de fer Grand Tronc, est d'avis que l'on donne à la dite compagnie, à partir de ce jour, une subvention de soixante piastres par mille de chemin de fer, par année, pour le service suivant, savoir :—

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

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

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

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

Dans le cas où la compagnie expédierait un second train de voyageurs (train exprès ou mixte) entre Sarnia et Québec, entre London et Ste. Marie, ou entre Richmond et les frontières provinciales, il lui sera accordé quarante piastres pour chaque mille parcouru par le dit second train, pour le même service sur ce second train.

En considération des subventions ci-dessus, la compagnie donnera passage gratuit aux officiers du département des postes que le maître-général des postes enverra de temps à autre pour accompagner les malles, ou qui voyageront pour les affaires du bureau des postes.

Certifié,

WM. H. LEE.

G. C. E.

DÉPARTEMENT DES POSTES,  
13 août 1863.

C. J. BRYDGES, Ecuyer,  
Directeur-gérant,  
C. C. G. T., Montréal.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, pour votre information, par ordre du maître-général des postes, copie d'un arrêt du conseil fixant la somme qui sera désormais payée à la compagnie du chemin de fer Grand Tronc pour le service postal qu'elle fait.

(Signé.)

WM. WHITE,

Secrétaire.

CHEMIN DE FER GRAND TRONC DU CANADA.

BUREAU DU DIRECTEUR-GÉRANT,

Montréal, 14 août 1863.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 13 du courant, dans laquelle vous me transmettez, par ordre du maître-général des postes, copie d'un arrêt du conseil fixant la somme que le gouvernement provincial paiera à l'avenir à la compagnie du chemin de fer Grand Tronc pour le service postal.

Il est de mon devoir de protester immédiatement au nom de la compagnie de la manière la plus solennelle, contre le chiffre de la subvention qu'on propose de lui donner.

Les sommes mentionnées dans l'arrêt du conseil que vous m'avez transmis sont tout à fait insuffisantes, et la compagnie ne peut sous aucune circonstance les accepter.

Je considère qu'il sera aussi de mon devoir de solliciter du premier ministre, l'honorable procureur-général ouest, la permission de présenter, au nom de la compagnie, une "pétition de droit," afin de faire décider par les tribunaux du pays toute la question relative au paiement que doit faire le gouvernement provincial à la compagnie pour le service postal.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

(Signé.)

C. J. BRYDGES,

Directeur-Gérant.

W. White, Ecr.,  
Sec., département des postes.

CHEMIN DE FER GRAND TRONC DU CANADA,  
BUREAU DU DIRECTEUR-GÉRANT,

Montréal, 17 novembre 1863.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous annoncer, pour l'information du maître-général des postes, qu'on se propose de changer les heures de départ des trains de la compagnie, depuis et après lundi le 23 du courant.

Je vous envoie ci-inclus un tableau des heures d'arrivée et de départ des trains de la Pointe-Lévis, de Montréal et de Toronto et *vice versa*, et sitôt que ce tableau sera imprimé, je vous en enverrai une copie pour le maître-général des postes.

Vous ne manquez pas de remarquer que le train pour Portland part de Montréal à 3.15 P. M. Ainsi les lettres parties de Toronto par le train de jeudi soir arriveront à Portland à temps pour le vapeur océanique, le samedi.

J'espère que cet arrangement nous dispensera d'expédier un train spécial à Portland pour transporter les malles destinées au vapeur.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

J. HICKSON,

Pour le directeur-gérant.

W. A. Griffin, Ecr.,  
Sous-maître-général des postes, Québec.

CHEMIN DE FER GRAND TRONC DU CANADA.

TABLEAU des heures de départ et d'arrivée des trains, à commencer de lundi, le 23 novembre 1863.

POINTE-LEVIS.

DÉPART—EST.

Train mixte de la Rivière-du-Loup ..... 10.00 a.m.  
OUEST.

Train de nuit pour les voyageurs, pour Montréal... 7.30 p.m.

Train mixte pour les stations intermédiaires ..... 9.00 a.m.

ARRIVÉE—DE L'EST.

Train mixte de la Rivière-du-Loup..... 3.30 p.m.

DE L'OUEST.

Train de nuit pour les voyageurs, de Montréal..... 7.40 a.m.

Train mixte..... 4.35 p.m.

## MONTRÉAL.

## DÉPART—EST.

Train mixte pour Sherbrooke .....	8.00 a.m.
Train de voyageurs, pour Island-Pond et Portland.....	3.15 p.m.
Train de nuit pour les voyageurs, pour la Pointe-Lévis.....	8.00 p.m.

## OUEST.

Train exprès de jour, pour Toronto.....	7.45 a.m.
Train exprès de nuit, pour Toronto.....	6.30 p.m.
Train mixte pour les stations intermédiaires.....	10.05 a.m.

## ARRIVÉE—DE L'EST.

Trains pour les voyageurs, de Portland.....	2.35 p.m.
Train mixte de Sherbrooke (à la Pointe St. Charles).....	10.20 p.m.
Train pour les voyageurs, de Portland, prenant à Richmond les passagers de Québec.....	6.45 a.m.

## DE L'OUEST.

Train exprès de jour, de Toronto .....	12.00 p.m.
Train exprès de nuit, de Toronto.....	10.30 a.m.
Train mixte pour les stations intermédiaires .....	8.30 p.m.

## TORONTO.

## DÉPART—EST.

Train exprès de jour, pour Montréal .....	7.15 a.m.
Train exprès de nuit, pour Montréal .....	5.30 p.m.
Train mixte pour les stations intermédiaires .....	12.30 p.m.

## OUEST.

Train exprès de jour, pour Sarnia.....	11.45 a.m.
Train exprès de nuit, pour Sarnia .....	12.45 a.m.
Train de voyageurs, pour London.....	3.45 p.m.
Train mixte pour les stations intermédiaires.....	7.10 a.m.

## ARRIVÉE—DE L'EST.

Train exprès de jour, de Montréal .....	12.45 a.m.
Train exprès de nuit, de Montréal .....	11.30 a.m.
Train mixte pour les stations intermédiaires.....	7.30 p.m.

## DE L'OUEST.

Train exprès de jour, de Sarnia.....	4.45 p.m.
Train exprès de nuit, de Sarnia.....	6.00 a.m.
Train de voyageurs, de London .....	11.45 p.m.
Train mixte pour les stations intermédiaires.....	10.00 a.m.

DÉPARTEMENT DES POSTES,  
19 novembre 1863.

MONSIEUR,—Je suis chargé par le maître-général des postes de vous remercier des renseignements que vous lui avez donnés par votre lettre du 17 du courant, au sujet du changement que votre compagnie se propose de faire dans les heures de départ et d'arrivée de ses trains à partir de lundi prochain, le 23 du courant.

Dans la dernière partie de votre lettre vous me parlez des trains spéciaux qui ont jusqu'à présent transporté, durant l'hiver, les malles hebdomadaires pour les vapeurs océaniques, et vous me dites que vous espérez pouvoir vous dispenser d'employer ces trains en conséquence des nouveaux arrangements, qui permettront à un train de partir de Montréal pour Portland à 3.15 p.m., lequel train prenant les lettres de Toronto expédiées le jeudi soir,

pourra les rendre à temps pour le vapeur océanique du samedi ; mais je prendrai la liberté de vous faire remarquer qu'en expédiant les malles de Toronto le jeudi soir, et de Montréal le vendredi à 3.15 p.m., on change l'expédition des malles de toutes les sections du pays et des Etats du Nord-Ouest d'une manière désavantageuse, comparativement à ce qui existait jusqu'ici, et que cela pourra nuire sérieusement à la route.

Depuis plusieurs années, les malles expédiées par Portland sont parties comme ci-dessous des principales villes :—

Chicago.....	Jeudi matin.	Toronto.....	Vendredi matin.
Détroit.....	Jeudi soir.	Kingston.....	Vendredi après-midi.
London.....	Jeudi après-midi.	Montréal.....	Vendredi dans la nuit.
Hamilton.....	Jeudi dans la nuit.	Québec.....	Vendredi après-midi.

Et d'après le changement projeté, elles partiraient comme suit :—

Chicago.....	Mercredi soir.	Toronto.....	Jeudi après-midi.
Détroit.....	Jeudi matin.	Kingston.....	Jeudi dans la nuit.
London.....	Jeudi matin.	Montréal.....	Vendredi après-midi.
Hamilton.....	Jeudi matin.	Québec.....	Jeudi soir.

Il y aurait ainsi la différence d'un jour pour plusieurs endroits.

Le maître-général des postes espère que vous pourrez, comme par le passé, avoir un train spécial pour les malles océaniques qui partira de Montréal pour Portland le vendredi soir après l'arrivée du train de jour de Toronto.

(Signé),

W. H. GRIFFIN,  
Sous-maître-général des postes.

CHEMIN DE FER GRAND TRONC DU CANADA,

BUREAU DU DIRECTEUR-GÉRANT,

Montréal, 23 novembre 1863.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre communication du 19, que vous m'avez adressée en réponse à ma lettre du 17 novembre.

Je regrette beaucoup que le maître-général des postes n'admette point que les arrangements dont je vous ai parlé puissent nous dispenser d'employer un train spécial pour communiquer avec les vapeurs océaniques qui partent de Portland tous les samedis ; car les directeurs aimeraient beaucoup mieux que les malles fussent transportées par les trains ordinaires que par un train spécial.

J'ai à vous prier maintenant d'informer le maître-général des postes que la compagnie fournira un train spécial qui partira de Montréal pour Portland après l'arrivée du train de jour qui part de Toronto le vendredi, sur paiement de la somme que M. Brydges a mentionnée dans une précédente communication au département, savoir, une piastre par mille.

J'espère que vous me répondrez assez tôt pour que je fasse les préparatifs nécessaires pour les malles de vendredi, si le maître-général des postes est satisfait de ces arrangements, et si on paiera pour ce service spécial le taux que j'ai mentionné.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

(Signé),

J. HICKSON,  
Pour le directeur-gérant.

W. H. Griffin, écuyer, etc., etc.,  
Sous-maître-général des postes, Québec.

DÉPARTEMENT DES POSTES,

Québec, 24 novembre 1863.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre d'hier, annonçant au maître-général des postes que votre compagnie sera prête à expédier un train spécial de Montréal à Portland tous les vendredis soirs avec les malles destinées aux vapeurs



océaniques canadiens partant de Portland les samedis, sur paiement d'une piastre par mille pour ces trains spéciaux; et je suis chargé de vous dire que le maître-général des postes vous remercie d'avoir pris ces arrangements, et qu'il consent à payer pour le présent le prix spécial demandé.

(Signé,)

W. H. GRIFFIN,  
Sous-M. G. P.

J. Hickson,  
Chemin de fer G. T.,  
Montréal.

DÉPARTEMENT DES POSTES,  
20 novembre 1863.

J. HICKSON, écuyer,  
Chemin de fer Grand Tronc,  
Montréal.

Le maître-général des postes a appris que le *North American* était arrivé à Portland hier à 5.45 p.m., mais que les malles arrivées par ce vapeur pour le Canada et les Etats-Unis ne seraient transportées de Portland à Montréal que par le train ordinaire d'une heure p.m., aujourd'hui. Vous aviez coutume, durant l'hiver, d'avoir un train spécial pour transporter les malles arrivées à Portland par les vapeurs océaniques de la ligne canadienne, quand ils arrivaient entre 1 heure p.m. et une certaine heure de la nuit, généralement 11 p.m., et le bureau de poste payait spécialement pour ce train. Vous vous êtes départis de cette coutume sans en avertir le bureau.

Vous comprenez que le retard que vont éprouver les malles sera très sérieux, et qu'il y aura à Montréal et à toutes les principales places, au moins un jour de différence dans la distribution de ces malles. Le maître-général des postes espère que ce désappointement est dû à quelq' accident, et que les arrangements que vous avez faits pour cet hiver, vous permettront d'expédier comme par le passé les malles d'Europe immédiatement, quand le vapeur arrivera à Portland après que le train ordinaire de 1 heure p.m. sera parti. Nous croyons en effet qu'il est beaucoup plus avantageux de les transporter de suite à Montréal, etc., que d'attendre le train ordinaire qui part le lendemain à 1 heure p.m. Autrement on pourrait compromettre sérieusement la réputation de la route, et le public pourrait bien demander au maître-général des postes de considérer s'il ne serait pas plus avantageux de faire transporter les malles, dans ces cas-là, par la voie de Boston et les chemins de fer du Vermont.

Je suis, etc.,

(Signé,)

W. H. GRIFFIN.

CHEMIN DE FER GRAND TRONC DU CANADA,

BUREAU DU DIRECTEUR-GÉRANT,

Montréal, 23 novembre 1863.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 20 du courant, au sujet du retard survenu dans le transport des malles arrivées à Portland jeudi dans la nuit par le *North American*.

Je ne doute pas que l'honorable maître-général des postes ait déjà entendu parler de la grande tempête qui a passé sur le chemin de fer dans le voisinage de Gorham, mercredi, et qui a enlevé une partie considérable de la voie et interrompu par conséquent pour quelque temps toute circulation sur le chemin de fer.

J'ai remarqué que vous dites dans votre lettre que les trains spéciaux pour le transport des malles océaniques avaient toujours été payés spécialement; vous me permettrez de vous faire observer que je n'ai pas connaissance que l'on ait fait de pareils paiements depuis plusieurs années.

Si, comme je suis porté à le croire, vous entendez par paiement qu'il a été porté des sommes au crédit de quelque compte, je serai bien aise d'apprendre quel taux par mille vous nous avez accordé.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

(Signé,)

J. HICKSON,  
Pour le directeur-gérant.

W. H. Griffin, écuyer,  
Sous-maitre-général des postes, Québec.

DÉPARTEMENT DES POSTES,  
25 novembre 1863.

J. Hickson, écuyer,  
Chemin de fer Grand Tronc, Montréal.

MONSIEUR,—Dans la dernière partie de la lettre du 23 du courant, que vous m'avez écrite pour me dire la cause du retard qu'ont éprouvé les malles arrivées par le *North American*, vous dites que vous n'avez pas connaissance que l'on ait rien payé à la compagnie du chemin de fer Grand Tronc depuis plusieurs années pour le service du train spécial, et vous me demandez, dans le cas où les paiemens auraient été placés au crédit du compte du Grand Tronc, quel taux l'on vous a accordé par mille.

En réponse, je suis chargé par le maître-général des postes de vous dire que tant que la compagnie du Grand Tronc a présenté ses comptes régulièrement pour le service d'un train spécial, ils ont été réglés à l'amiable et complètement payés ; mais depuis avril 1861, la compagnie a cessé de présenter ses comptes régulièrement pour les services spéciaux, et le département n'a pu que placer chaque année pour le service spécial, au crédit du Grand Tronc, une somme déterminée d'après les derniers comptes réguliers présentés avant avril 1861.

Je suis, etc.

(Signé,)

W. H. GRIFFIN.

CHEMIN DE FER GRAND TRONC DU CANADA,  
BUREAU DU DIRECTEUR-GÉRANT,  
Montréal, 18 janvier 1864.

MONSIEUR,—J'ai vu qu'il a été question, dans une correspondance que vous avez eue avec M. Hickson, au mois de novembre de l'année dernière, pendant que j'étais en Angleterre, du paiement des trains spéciaux qui ont été employés sur ce chemin de fer pour le service du département des postes. Dans votre lettre du 24 novembre, vous convenez de payer une piastre par mille pour les trains spéciaux, et vous semblez être sous l'impression qu'on avait déjà payé auparavant une pareille subvention à la compagnie pour les trains spéciaux. Dans votre lettre du 25 novembre, vous dites que depuis avril 1861 le département a ajouté à la somme qu'il place annuellement au crédit du Grand Tronc, un certain montant pour les services spéciaux. Permettez-moi de vous dire que vous vous trompez ici, car depuis plusieurs années il n'a été placé aucune somme au crédit de la compagnie pour les trains spéciaux.

Je reviens maintenant à la correspondance dont j'ai parlé tout à l'heure, et je prends la liberté de vous envoyer les comptes pour les trains spéciaux qui ont été employés sur le chemin de fer Grand Tronc, à la demande du département des postes, depuis le 5 avril 1861 au 5 juillet 1861, s'élevant à la somme de \$13,903 ; aussi, depuis le 5 juillet 1861 au 5 octobre 1861, \$12,242 ; depuis le 5 octobre 1861 au 5 janvier 1862, \$12,686 ; depuis le 5 janvier 1862 au 5 juillet 1862, \$19,880 ; et depuis le 5 juillet 1862 au 8 août 1862, \$3,354.

Ce dernier compte est pour jusqu'à l'époque où l'acte d'arrangement de la compagnie a été mis en opération. Dans ces comptes, on a chargé une piastre par mille pour tous les trains spéciaux, comme vous-même en êtes convenu.

Voulez-vous avoir la bonté de les examiner et de les porter au crédit de la compagnie chez le receveur-général, sans préjudice, comme de raison, aux questions qui peuvent être actuellement débattues entre la compagnie et le département des postes. Je vous enverrai les comptes pour les trains spéciaux depuis le 8 août 1862 au 5 janvier 1864, aussitôt qu'ils seront préparés.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

(Signé,)

C. J. BRYDGES,

Directeur-gérant.

W. H. Griffin, Ecr.,

Sous-maître-général des postes,

Québec.

DÉPARTEMENT DES POSTES,

Québec, 26 janvier 1864.

C. J. Brydges, Ecr.,

Montréal.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 18 du courant et des comptes depuis le 5 avril 1861 au 8 avril 1862, pour le service postal par trains spéciaux, et je suis chargé de vous dire que ces comptes vont être examinés et soumis à la considération du maître-général des postes.

J'ai remarqué que vous dites avoir chargé dans ces comptes pour tous les trains spéciaux qui ont fait le service postal, une piastre par mille, selon que j'en étais convenu dans ma lettre du 24 novembre dernier à M. Hickson ; mais vous vous apercevrez, si vous voulez avoir la bonté de relire cette lettre, que je répondais alors à une lettre du 23 novembre dernier de M. Hickson, par laquelle il me disait que la compagnie du Grand Tronc enverrait chaque vendredi soir, pendant l'hiver alors actuel, un train spécial de Montréal à Portland pour prendre les malles arrivées par les vapeurs océaniques, moyennant une piastre par mille, et pour toute réponse je me bornais à dire que le maître-général des postes accédait à cette demande pour le présent, mais je ne faisais aucune allusion au service spécial antérieur, ni au prix auquel il devait être payé.

Je suis, etc.,

(Signé,)

W. H. GRIFFIN.

BUREAU DE L'INSPECTEUR DES BUREAUX DE POSTE,

Toronto, 1er février 1864.

CHER MONSIEUR,—Je vous envoie, ci-inclus, cinquante piastres, dont le maître-général des postes fait don aux gardiens des bagages qui ont eu soin des sacs de malle sur les trains où il n'y avait pas de commis, entre Toronto et London (C. G. T.), durant l'année terminée le 31 décembre dernier.

Je vous serai obligé si vous voulez distribuez cet argent à qui de droit.

Ayez la bonté de signer le reçu qui l'accompagne et de me le renvoyer.

Votre obéissant serviteur,

(Signé,)

J. DEWE,

Inspecteur des Bureaux de Poste.

SPICER, écr.,

Surint. C. G. T., Toronto.

CHEMIN DE FER GRAND TRONC,  
Montréal, 12 février 1864.

MONSIEUR,—Je prends la liberté de vous transmettre une lettre qui a été adressée le 1<sup>er</sup> du courant à l'un des surintendants de ce chemin de fer, avec la somme de cinquante piastres pour les gardiens des bagages employés par la compagnie. Comme la compagnie ne connaît point d'arrangements en vertu desquels cette somme est donnée, et que ni vous ni vos prédécesseurs ne l'avez avertie qu'il en existait de tels, nous ne pouvons pas permettre à nos employés d'accepter cet argent. Cela pourrait entraîner pour nous une certaine responsabilité: D'ailleurs, ce serait poser, je crois, un mauvais précédent que de permettre aux employés de la compagnie, dont le travail est bien payé du reste, de recevoir des dons gratuits du bureau de poste ou de tout autre département public. Il semblerait presque, d'après cette communication que je vous transmets ci-incluse, que le département des postes désire faire transporter les sacs de la malle par la compagnie du Grand Tronc sans rien payer autre chose qu'une légère gratification aux gardiens des bagages qui en prennent soin

J'ai, etc.,

(Signé,) C. J. BRYDGES.

L'hon. O. MOWAT,  
M. G. P., Québec.

DÉPARTEMENT DES POSTES,  
23 février 1864.

C. J. Brydges, Ecr.,  
Directeur-gérant,  
Chemin de fer Grand Tronc.

MONSIEUR,—Je suis chargé d'accuser réception de votre communication du 12 du courant, par laquelle vous transmettez une lettre du 1<sup>er</sup> du courant que l'inspecteur des bureaux de poste de Toronto a écrite à l'un de vos surintendants de cette ville, le priant d'accepter, comme don gratuit, \$50 pour les gardiens de bagages—supposés être au nombre de quatre ou cinq—qui avaient pris soin des sacs de la malle sur la section de Toronto à London du Grand Tronc, durant l'année dernière, et par laquelle aussi vous me dites que la compagnie a des objections à ce qu'il soit ainsi donné des gratifications aux employés.

Le maître-général des postes me charge de vous dire qu'il ne voudrait donner à vos employés aucune gratification, quelque légère qu'elle pût être, contre le désir de la compagnie; mais je vous ferai observer que le présent qu'il a offert n'était qu'une *étrenne*, comme en ont donné depuis plusieurs années ses prédécesseur, et que le bureau des postes, en pareilles circonstances, donne également des étrennes aux gardiens des bagages sur d'autres chemins de fer de la province, comme les chemins Grand-Occidental et du Nord.

En ce qui regarde la crainte exprimée dans la dernière partie de votre lettre, que ces gratifications offertes aux gardiens des bagages pourraient bien signifier, que "le département des postes désire faire transporter les sacs de la malle par la compagnie du Grand Tronc sans rien payer autre chose qu'une légère gratification aux gardiens des bagages qui en prennent soin," le maître-général des postes désire que je vous assure qu'il est difficile de croire qu'on ait voulu payer les services que la compagnie a rendu au département des postes en donnant aux gardiens des bagages ce don gratuit, à l'insu de la compagnie, comme vous l'insinuez dans votre lettre. Et comme dans votre louable vigilance à sauvegarder les intérêts de la compagnie, vous avez pu avoir un pareil soupçon, il désire que je dissipe vos craintes en vous certifiant que jamais ce n'a été son intention, ni celle de ses prédécesseurs, autant qu'il sache, de payer la compagnie en donnant ainsi comme de coutume une gratification à ces employés.

Je suis, etc.,

(Signé,) W. H. GRIFFIN.

## CHEMIN DE FER GRAND TRONC DU CANADA,

BUREAU DU DIRECTEUR-GÉRANT,

Montréal, 24 février 1864.

MONSIEUR,—J'accuse réception de votre lettre du 22 ult., en réponse à la mienne du 18, vous transmettant les comptes pour le service des trains spéciaux mis à la disposition du département des postes depuis le 5 avril 1861 au 8 août 1862,—ces comptes vous ayant été fournis conformément au désir exprimé dans vos lettres à M. Hickson, pendant mon séjour en Angleterre.

Je prends note que dans votre lettre du 26 ultimo, vous prétendez n'avoir pas dit que le département des postes paierait à la compagnie une piastre par mille pour les trains spéciaux qu'elle mettrait à sa disposition. A ceci je n'ai à vous répondre qu'une chose : c'est que votre lettre du 24 novembre 1863, à M. Hickson, déclarait que le maître-général des postes consentait de payer une piastre par mille pour les trains spéciaux.

Un train spécial en vaut un autre, comme de raison, et si une piastre par mille n'est pas trop dans un cas, et que le maître-général des postes soit prêt à le payer, je présume qu'une piastre par mille doit être le prix de tous les trains spéciaux mis au service du département des postes par la compagnie. C'est donc sur cette interprétation que les comptes ont été faits à une piastre par mille, d'autant plus que cela se trouvait conforme à ce que vous disiez dans la lettre que vous avez écrite au nom du département des postes.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,)

C. J. BRYDGES,

Directeur-gérant.

W. H. Griffin, écuyer,  
etc., etc., Québec.

# R É P O N S E

(PARTIELLE)

A une Adresse de l'honorable Assemblée Législative, en date du 7 mars 1864, demandant la correspondance, les documents et rapports concernant le service postal par voie de mer depuis le 1er janvier 1863, et qui n'ont pas déjà été présentés.

Par ordre,

A. J. FERGUSSON BLAIR,  
Secrétaire.

SECRETARIAT PROVINCIAL,  
17 mars 1864.

(Traduction.)

- 14 novembre 1863.—1. De F. Hill, écr., du département général des postes, Londres, au maître-général des postes, renfermant copie d'une lettre par lui adressée à Allan et Frères, Liverpool, concernant les avaries et retards éprouvés par les malles entre le bureau de poste de Liverpool et les paquebots *Hibernian* et *Jura*.
- 14 novembre 1863.—2. De F. Hill, écr., à Allan et Frères, Liverpool, au sujet des avaries et retards ci-dessus mentionnés.
- 3 décembre 1863.—3. Commis de la malle sur le paquebot *America*, son rapport sur le retardement du pilote à venir à bord.
- 17 décembre 1863.—4. Du secrétaire du département des postes à Hugh Allan, renfermant copie de la lettre de M. Hill du 4 novembre et de ses incluses.
- 17 décembre 1863.—5. Du secrétaire du département des postes à Hugh Allan, contenant copie du rapport du commis de la malle sur l'*America*, datée du 3 décembre.
- 17 décembre 1863.—6. Du secrétaire du département des postes à Hugh Allan, demandant un état des passagers et du fret acheminés par les paquebots-poste durant la saison de navigation de 1863.
- 19 décembre 1863.—7. De Hugh Allan au secrétaire du département des postes, accusant réception des trois lettres précédemment désignées.
- 2 janvier 1864.—8. De Hugh Allan au secrétaire du département des postes, contenant le rapport du pilote au sujet de son retardement à monter à bord de l'*America*, ainsi qu'un état des passagers et du fret acheminés par les paquebots-poste durant 1863.
9. Rapport du pilote.
- 20 janvier 1864.—10. De Hugh Allan à l'hon. maître-général des postes, au sujet de l'hypothèque du gouvernement sur le *Bohemian*, et renfermant le compte du transport des malles entre Derry et Moville.
11. Le compte ci-dessus mentionné.
- 25 janvier 1864.—12. Du secrétaire du département des postes, accusant réception de la lettre du 20 au sujet de l'hypothèque sur le *Bohemian*, etc.
13. Rapport de l'hon. maître-général des postes à l'Exécutif, le 7 décembre 1863.
14. Arrêt du conseil du 8 décembre 1863, autorisant l'hon. maître-général des postes à passer un nouveau contrat avec Hugh Allan.
15. Nouveau contrat.

No. 83,316.

DÉPARTEMENT DES POSTES,  
Londres, 14 novembre 1863.

MONSIEUR,—Comme l'arrangement conclu par les agents de la compagnie des paquebots de Montréal pour le transport,—depuis le quai jusqu'au bureau de poste,—des malles

apportées de Liverpool par les paquebots canadiens a été très mal exécuté dans deux occasions récentes, j'ai cru devoir appeler l'attention de MM. Allan et Frères à cet égard, et je transmets pour votre information, copie de la lettre que leur a envoyée ce département.

Je suis, monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

(Signé,)

F. HILL.

Le maître-général des postes,  
Québec.

No. 83,316.

DÉPARTEMENT DES POSTES,

Londres, 14 novembre 1863.

MESSEURS,—Le maître de poste de Liverpool m'a rapporté que plusieurs des sacs contenant la correspondance pour Londres, apportée à Liverpool le 11 du courant par l'*Hibernian*, étaient mouillés par la raison qu'ils avaient été transportés, exposés à la pluie, en charrette depuis le quai jusqu'au bureau de poste, et qu'il avait fallu changer deux de ces sacs, ce qui a occasionné au bureau de Liverpool une besogne à laquelle il n'est pas obligé.

Il est aussi venu à ma connaissance que les malles acheminées en ce pays par le *Jura*, qui est arrivé le 3 du courant, sont restées sur le quai à Liverpool pendant une heure et demie faute de voiture pour les transporter au bureau.

Ce fait a beaucoup retardé la transmission des malles à destination de ce pays.

En appelant votre attention sur ce sujet, je vous prie de vouloir bien prendre des mesures pour éviter à l'avenir ces irrégularités.

Je suis, etc.,

(Signé,)

F. HILL.

MM. Allan et Frères, Liverpool.

#### RAPPORT.

PAQUEBOT "AMERICA,"

Portland, 3 décembre 1863.

MONSIEUR,—L'absence du pilote chargé de conduire les paquebots canadiens à Portland a été cause que le steamer *America* a été retardé depuis mardi soir jusqu'à mercredi à huit heures.

Le pilote, M. Willard, a nui en cette occasion au service postal, et ce fait peut lui être reproché; car, par une nuit-claire, et à quelques milles de Portland, le steamer n'a eu de pilote à son bord qu'à huit heures du matin, et encore ce pilote était-il étranger. La conséquence a été que les malles pour Boston, New-York et Philadelphie n'ont pu partir que l'après-midi au lieu de 8 a. m.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. F. BOWES.

Commis des malles sur le steamer.

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

No. 430.

DÉPARTEMENT DES POSTES,

17 décembre 1863.

MONSIEUR,—Par ordre du maître-général des postes, j'ai l'honneur de vous transmettre, pour votre information, copie d'une lettre du département des postes, Londres, au sujet des avaries éprouvées par les malles débarquées de l'*Hibernian* à Liverpool le 11 ult., ainsi que du retard auquel ont été assujéties celles débarquées du *Jura* par le défaut

de voiture pour les transporter au bureau de poste. Je vous envoie aussi copie de la lettre à MM. Allan et Frères, de laquelle il est question dans celle du maître-général des postes.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,)

WM. WHITE,

Secrétaire.

HUGH ALLAN, écr.,  
Montréal, C. E.

No. 428.

DÉPARTEMENT DES POSTES,  
17 décembre 1863.

MONSIEUR,—Je prends la liberté d'attirer votre attention sur le rapport ci-inclus concernant le retard éprouvé par les malles par suite de l'absence du pilote à bord du paquebot *America*, lorsqu'il était à quelque distance de Portland, dans la nuit du 1er du courant.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

WM. WHITE,

Secrétaire.

HUGH ALLAN, écr.,  
Montréal, C. E.

No. 429.

DÉPARTEMENT DES POSTES,  
17 décembre 1863.

MONSIEUR,—Le maître-général des postes m'enjoint de vous prier de lui transmettre, aussitôt possible, un état du nombre de passagers et du fret acheminés par les paquebots-poste canadiens durant la saison de navigation de 1863 et par la voie du St. Laurent.

Le maître-général des postes ayant besoin de cet état pour l'insérer dans son rapport annuel, vous lui serez agréable en le lui envoyant dès que vous le pourrez.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,)

WM. WHITE,

Secrétaire.

HUGH ALLAN, écr.,  
Montréal, C. E.

MONTRÉAL, 19 décembre 1863.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de vos trois lettres du 17 du courant :

1° Exposant que le paquebot *America* a été retardé à quelque distance de Portland à défaut de pilote ;

2° Demandant un état du fret et des passagers acheminés par les paquebots-poste durant la saison de navigation de 1863 et par la voie de navigation du St. Laurent.

3° Concernant le retard apporté en novembre au débarquement, à Liverpool, des malles de l'*Hibernian* et du *Jura*, et contenant copie d'une lettre à ce sujet adressée à nos agents de Liverpool par le secrétaire du département général des postes.

En réponse à la première, je dois dire qu'aucun rapport ou communication ne m'a été fait à cet égard par le capitaine de l'*America*, et je n'ai jamais entendu parler de ce retard excepté par l'intermédiaire du bureau de poste.

Je vais, néanmoins, obtenir des explications du pilote, et je vous les enverrai.

Je dois en même temps vous apprendre qu'il n'y a pas à Portland d'autre pilote que nous pouvons employer, et qu'il se pourrait que nous serions de temps à autre exposés à des retards par sa faute. Nos capitaines, qui connaissent l'entrée du havre, ont reçu instruction de ne pas l'attendre lorsque le temps est suffisamment clair pour qu'ils puissent se guider.

L'état demandé par votre seconde lettre sera transmis dès qu'on l'aura préparé.



Quant aux retards éprouvés par les malles à Liverpool et dont fait mention votre troisième lettre, c'est la première fois que j'en entends parler; mais je ne tarderai pas à m'instruire de l'affaire et à prendre les mesures pour éviter à l'avenir pareille occurrence.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé),

HUGH ALLAN.

WM. WHITE, écr., secrétaire,  
Département des postes.

MONTRÉAL, 2 janvier 1864.

MONSIEUR,—Ainsi que le promettait ma lettre du 19 ultimo, j'ai maintenant l'honneur de vous transmettre :

1° L'explication donnée par le pilote Willard au sujet de son absence à bord de l'*America* ;

2° Un état des passagers et du fret acheminés par les paquebots canadiens, durant la saison de navigation de 1863.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé),

HUGH ALLAN.

WM. WHITE, écr., secrétaire,  
Département des Postes,  
Québec.

*Extrait de la lettre de G. Willard, expliquant le retardement éprouvé par le steamer "America."*

“ Le capitaine de l'*America* était un étranger qui n'était jamais venu à Portland avant. Le steamer s'est trouvé à environ 15 milles du phare de Portland vers huit heures du soir.

“ Le temps était brumeux et il a craint d'avancer au-delà. Le capitaine fit lancer trois fusées et arrêta ensuite. J'étais en ce moment au lieu où je me tiens d'ordinaire, c'est-à-dire à 4 milles du phare, et je ne vis pas les fusées; mais j'eusse bien entendu la canon s'il l'eut fait tirer. Vers minuit, le temps devint plus clair, et s'il eût alors fait lancer les fusées, j'aurais pu les voir. Le matin au point du jour, je vis une fumée, et supposant que ce pouvait être l'*America*, je fis voile dans sa direction. Le pêcheur me passa en route et atteignit le steamer environ cinq minutes avant moi, mais il ne se chargea pas de le conduire : c'est moi qui le pilotai jusqu'au port.”

MONTREAL, 20 janvier 1864.

MONSIEUR,—En 1859, et pour satisfaire à certaines avances à nous faites par le gouvernement canadien à compte du contrat pour le transport des malles, nous avons donné une hypothèque sur notre steamer le *Bohemian*. Comme cette avance a été remise depuis plusieurs années et que je ne dois rien au gouvernement, je prends aujourd'hui la liberté de demander la radiation de cette hypothèque.

Il y a longtemps que cela eut dû être fait, mais j'ai entièrement oublié de m'en occuper jusqu'ici.

Je vous transmets le compte reçu par le steamer des sommes que M. Coppin a payées et devra payer pour l'exécution du contrat actuel pour le transport des malles venant et à destination de Londonderry et Moville. La somme que je réclame du gouvernement est de £3,093 6s. 8d. sterling.

Je saisis cette occasion de vous rappeler que la somme de \$104,000, qui m'est due depuis le 31 décembre, en vertu du contrat, ne m'a pas encore été payée.

J'ai, etc.,

(Signé),

HUGH ALLAN.

L'hon. O. MOWAT,  
Maitre-général des postes.

*Le gouvernement provincial du Canada, au Département des Postes, Dt.*

Services rendus par les avisos à vapeur (*steam tenders*) de Wm. Coppin, écr., de la fonderie à vapeur, Londonderry, dans le transport des malles canadiennes entre les navires de la compagnie des paquebots de Montréal, à Merville (Lough Foyle) et le port de Londonderry, savoir :

Du 31 mai 1860 au 31 mai 1861, 104 voyages, au prix de £2 10s. chacun....	£ 260	0	0
Du 31 mai 1861 au 31 mai 1862, une année, à £1,000 par année.....	1,000	0	0
Du 31 mai 1862 au 31 mai 1863, une année, à £1,000 par année.....	1,000	0	0
Du 31 mai 1863 au 1er avril 1864, 10 mois, à £1,000 par année.....	833	6	8
			8
Sterling.....	£3,093	6	8

No. 456.

DÉPARTEMENT DES POSTES,  
25 janvier 1864.

MONSIEUR,—Il m'a été enjoint d'accuser réception de votre lettre du 20 du courant, au sujet, 1° de l'hypothèque du gouvernement provincial sur le steamer *Bohemian*; 2° du compte pour le transport des malles de Londonderry et Merville, aller et retour, et 3° de ce que le trimestre de la subvention, dû le 31 décembre, n'est pas encore payé.

Je dois vous dire, en réponse, que le maître-général des postes va s'occuper sans retard des deux premiers sujets de votre lettre, et qu'un mandat pour le dernier trimestre de la subvention a été demandé.

Je suis, monsieur,  
Votre obéissant serviteur,  
(Signé,) WM. WHITE,  
Secrétaire.

HUGH ALLAN, écr.,  
Montréal, C. E.

*Rapport du maître-général des postes au sujet du nouveau contrat.*

DÉPARTEMENT DES POSTES,  
Québec, 7 décembre 1863.

Le maître-général des postes prend la liberté de soumettre à Son Excellence en conseil le rapport suivant au sujet du service postal par voie de mer.

Le 12 du mois d'août dernier, un comité du Conseil Exécutif a fait le rapport qui suit à Son Excellence en conseil :

“ Le comité a pris en considération les faits et circonstances exposés dans le rapport  
“ du maître-général des postes (de la même date), et trouvé que les objets que la législature  
“ canadienne avait en vue lorsqu'elle passa l'acte 20 Vic., chap. 9, à l'effet d'établir une  
“ communication postale au moyen de steamers entre cette province et le Royaume-Uni, et  
“ pour laquelle elle vota une subvention de \$200,000 par année, ne s'étaient pas réalisés.  
“ Il a en outre constaté que le but que se proposait la législature, lorsqu'elle passa l'acte  
“ 22 Vic., ch. 5, autorisant un nouveau crédit annuel de \$216,000 aux propriétaires de la  
“ dite ligne de steamers, pour les mettre en mesure d'avoir d'autres navires d'une plus  
“ grande force et de plus grandes dimensions que ceux employés jusqu'ici, et de remplir  
“ avec plus d'exactitude le service exigé d'eux, au moyen d'une ligne de communication  
“ postale hebdomadaire entre cette province et le Royaume-Uni, n'a été que partiellement  
“ atteint; et considérant que la non-réalisation de ces objets est due au non-accomplisse-  
“ ment des stipulations et conditions du dit contrat par les entrepreneurs susdits, et qu'il  
“ a été expressément convenu qu'il serait laissé à l'option du gouvernement canadien  
“ d'annuler le contrat en aucun temps dans le cas où les conditions d'icelui ne seraient pas  
“ convenablement remplies, et cela sans être obligé de recourir à la justice, le comité re-

“ commande que ce droit d’option soit maintenant exercé, et que le contrat, pour les raisons  
“ et causes susdites, soit déclaré nul à compter du 1er avril prochain ; qu’avis de cette  
“ déclaration soit immédiatement donné aux entrepreneurs susdits, et que le maître-général  
“ des postes soit autorisé à demander des soumissions ou à prendre telles mesures qu’il  
“ jugera nécessaires pour établir une bonne communication postale hebdomadaire entre le  
“ Canada et le Royaume-Uni, après le premier jour d’avril.”

Ce rapport a été approuvé par Son Excellence en conseil le 13e jour d’août, et le jour suivant, copie en a été envoyée par ce département à l’entrepreneur.

Avant de définir ce qu’il faut pour établir une bonne communication postale hebdomadaire entre le Canada et le Royaume-Uni, il convient de faire connaître ici les mesures prises à cet égard par le gouvernement.

Le premier contrat d’une ligne de steamers entre ce pays et l’Europe a été passé le 13 août 1853, par l’hon. John Young, alors commissaire des travaux publics, avec la maison McLean, McLarty et Cie., de Liverpool. Ce contrat était pour sept ans, et les navires employés à son exécution étaient des steamers à hélice d’au moins 1200 tonneaux et de la force de 300 chevaux. Ces steamers devaient acheminer les malles une fois par quinze jours, par la voie du St. Laurent durant la saison de navigation, entre Liverpool, Québec et Montréal, et une fois par mois durant l’hiver, entre Liverpool et Portland, et durant l’année, ils étaient tenus de faire quatorze voyages à Québec et cinq à Portland. Pour le premier service, cinq navires devaient être employés, et pour l’autre, trois. En moyenne et pour l’année, la traversée d’Angleterre ne devait pas excéder 14 jours, et celle du Canada, 13 jours. Pour ce service, la province devait payer £1,238 ls. 11d. sterling par voyage au Canada, aller et retour, et la compagnie du chemin de fer de l’Atlantique au St. Laurent et la cité de Portland, £336 6s. 8d. sterling par voyage à Portland, aller et retour.

Ainsi que le fait connaître le rapport du commissaire en chef (22 juin 1854, appendice O, No. 8 des Journaux de l’Assemblée Législative, vol. 13), le principal objet de ce contrat était d’engager les émigrants d’Europe aux Etats-Unis à prendre cette route de préférence à celle de Boston ou New-York, et de mettre les steamers en mesure d’ache-miner le fret à plus bas prix pour la traversée en Europe, vu les profits que devaient leur rapporter les voyages en Amérique. Selon le commissaire, le prix du fret par la voie du St. Laurent était alors de 100 pour cent plus élevé que par la voie de New-York, et il attribuait cette différence à ce que nos navires venaient d’Europe sur lest, tandis que ceux de New-York étaient encombrés d’émigrants. Pour le voyage de retour, les premiers étaient obligés de demander un haut prix pour compenser. Le prix maximum pour les passagers et le fret fut en conséquence fixé ; mais les conditions du contrat ne furent pas remplies par les entrepreneurs à l’égard du nombre de navires qu’ils étaient convenus de donner à la ligne, de leur tonnage, du nombre de voyages qu’ils devaient faire, de la durée de la traversée et quant aux prix de l’acheminement du fret et des passagers. Toute tentative pour fixer ces prix fut abandonnée pour les contrats subséquents.

Par suite du non-accomplissement des obligations de ces entrepreneurs, le contrat passé avec eux fut abandonné, et le 28 septembre 1855, il en fut passé un autre avec M. Hugh Allan pour le même service.

M. Allan convint de faire le même nombre de voyages au Canada et à Portland, respectivement, et dans le même temps tel que stipulé par le premier contrat, mais ses navires devaient être de plus grandes dimensions et d’une plus grande force, savoir : de 1750 tonneaux au lieu de 1200, et de la force de 350 chevaux au lieu de 300. Le contrat était pour cinq ans au lieu de sept, et la subvention gèrè plus élevée, c’est-à-dire de £24,000 par année, le tout payable par le gouvernement, l’entrepreneur étant aussi exempté des droits de phare et autres droits, taxes et impôts provinciaux et locaux. (Voir le rapport du commissaire des travaux publics, mars 1856, pages 22 à 27, appendice No. 31, Vol. 4.)

En vertu de ce contrat, des malles furent acheminées depuis mai 1856 jusqu’à mai 1859, et une bien plus grande partie de la correspondance canadienne prit cette route comparativement à l’époque où les voyages étaient moins fréquents et le service moins régulier ; mais le bureau de poste anglais refusa toujours d’envoyer ses lettres par l’une ou l’autre ligne, à l’exception, cependant, de quelques malles extraordinaires que ces deux lignes lui donnaient occasion d’expédier ; à part de cela, il n’a envoyé par elle que ces

lettres dont la suscription indiquait qu'elles devaient être acheminées par la ligne canadienne.

Dans son rapport du 17 février 1857, le maître-général des postes fait connaître que les navires employés par M. Allan ont fait jusqu'à cette date le service avec une ponctualité remarquable; que la rapidité avec laquelle ils ont traversé l'Atlantique pouvait être avantageusement comparée à celle des steamers des lignes Cunard et Collins, de New-York et Boston; que le nombre de lettres expédiées par les paquebots canadiens avait beaucoup augmenté dans les derniers voyages, et qu'il devenait évident que les steamers de cette ligne allaient être reconnus comme pouvant lutter de vitesse avec ceux des lignes Cunard et Collins, mais qu'entre une ligne postal hebdomadaire et une ligne bi-mensuelle la disparité était trop grande pour espérer que nos malles obtiennent plus qu'une part ordinaire de la correspondance; que les personnes dans l'habitude d'écrire une fois par semaine en Europe ne pouvaient pas envoyer leur correspondance par une ligne bi-mensuelle, ni commodément la partager entre deux lignes, continuaient à l'envoyer par les steamers Cunard et se servaient des paquebots canadiens que pour les doubles de leurs lettres ou pour une correspondance extraordinaire que nos steamers leur fournissaient l'occasion d'expédier avant le départ des malles acheminées par les autres lignes.

Le fait est que la ligne canadienne avait beaucoup moins que la moitié de la correspondance entre le Canada et l'Europe. On sait que le Canada rend compte au bureau de poste anglais du port perçu ici sur des malles acheminées par la ligne Cunard, et que le bureau de poste anglais fait la même chose pour le port perçu sur des malles acheminées par la ligne canadienne; mais lorsque cette dernière n'était que bi-mensuelle, la balance de ces comptes était beaucoup au désavantage de la province. Pour l'année expirée en mars 1856, par exemple, la balance qu'il fallut remettre au bureau de poste anglais s'élevait à \$71,309. En 1857, elle était de \$58,000, et en 1858, de \$54,000.

Après l'établissement de cette ligne bi-mensuelle, le département des postes des Etats-Unis fut invité à entrer en arrangement pour la transmission, par les malles canadiennes, des lettres des Etats-Unis venant et à destination de l'Angleterre, mais les négociations à cet effet restèrent sans résultat définitif jusqu'à l'établissement de notre ligne hebdomadaire.

Le 12 octobre 1857, un contrat a été passé avec M. Allan pour un service hebdomadaire à compter du 1er mai 1859 au lieu du service bi-mensuel dont il était chargé. Le délai depuis octobre 1857 (date de son contrat) jusqu'à mai 1859, époque où devait commencer le service hebdomadaire, fut accordé pour donner le temps de construire les autres navires rendus nécessaire pour ce service hebdomadaire. En vertu de ce contrat, l'entrepreneur était libre d'employer le *Canadian*, l'*Anglo-Saxon*, le *North-American* et l'*Indian*, navires employés à l'ancien service; mais les nouveaux steamers devant être ajoutés aux quatre ci-dessus devaient être de plus grandes dimensions que celles précédemment prescrites, c'est-à-dire de 2,000 tonneaux au lieu de 1,750; sous le rapport du confort, de la force et de la vitesse, ils ne devaient pas être inférieurs à l'*Indian*. Les traversées devaient se faire dans le même espace de temps qu'auparavant, mais la moyenne devait être calculée pour tous les trois mois au lieu de l'être pour l'année. La subvention fut augmentée de £24,000 sterling à £55,000 courant, et le contrat était pour six ans à compter du premier mai 1859. Avant l'inauguration de ce service hebdomadaire (c'est-à-dire en octobre 1858) le *Canadian*, un des paquebots canadiens, fut perdu par l'incapacité du pilote, qui le dirigea sur un phare en plein jour.

Le service hebdomadaire a commencé en mai 1859 conformément au contrat; et en novembre de la même année a commencé cette série de naufrages qui a fini par jeter tant de discrédit sur le caractère et l'utilité de la ligne. C'est en ce mois que l'*Indian*, navire avec lequel on avait passé un contrat, s'est perdu sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse par l'imprudence du capitaine qui le laissait marcher à toute vitesse au milieu de la brume. La cour d'enquête, à Liverpool, a jugé qu'il avait été trompé par les cartes géographiques, qui n'étaient pas exactes.

Cependant, le maître-général des postes dit dans son rapport annuel pour 1859, que les voyages hebdomadaires ont été rapides et réguliers, sauf le dérangement causé par la perte de l'*Indian*. C'est en novembre 1859 que le bureau des postes de l'Angleterre a consenti pour la première fois d'envoyer des malles régulières par cette ligne. On prit aussi des arrangements alors pour le transport des malles des Etats-Unis par les steamers canadiens.

Quand on apprit au gouvernement des Etats-Unis qu'un contrat était passé pour le service des malles, on lui fit remarquer que " le résultat des opérations des steamers canadiens pendant l'année courante et les années précédentes prouvait que cette ligne était remarquable par sa régularité, sa promptitude et sa sûreté" (voir correspondance No. 8, dans le 2me vol. O de l'Appendice, journaux de l'Assemblée pour 1859, vol. 17.)

En conséquence de ces représentations, il fut pris arrangement avec les Etats-Unis pour le transport, par voie de mer, de leurs malles par nos steamers (le tarif fut de huit deniers par demie once) on leur permit de passer trois malles par le Canada, sans payer aucun droit, et en retour les Etats-Uni nous permirent de passer nos malles d'Europe, par Portland, gratuitement aussi. Ce tarif de huit deniers prélevé sur les lettres des Etats-Unis comme port par voie de mer, est le double de celui que paient sur nos steamers les lettres du Canada.

Les gouvernements de France, de Prusse et de Belgique, comptant pareillement sur la permanence et l'efficacité de nos arrangements pour le service postal par voie de mer, convinrent d'envoyer chaque semaine leurs dépêches-closes pour les Etats-Unis par les paquebots-postes canadiens, et depuis 1860 les dépêches-closes arrivent de ces pays, où y vont conformément à cet arrangement. D'après des conventions faites entre la France, la Prusse et la plupart des nations d'Europe, les malles de France et de Prusse renferment les lettres du reste du continent européen.

Le 20 février 1860, le steamer canadien *Hungarian* se perdit corps et biens à la hauteur du Cap Sable, en venant d'Europe à Portland. La perte lamentable de trois navires en si peu de temps affaiblit beaucoup la confiance que le public avait en cette ligne. M. Allan ayant déclaré que ce n'était qu'à perte qu'il avait tenu la ligne hebdomadaire, donna ou fit connaître son intention de donner, pendant six mois, comme cela était prévu par le contrat même, avis qu'il désirait terminer le contrat. Le moyen que le gouvernement adopta alors pour maintenir la ligne et ranimer la confiance, fut de faire construire des navires plus grands et plus puissants que ceux qui s'étaient perdus, et d'augmenter considérablement la subvention postale. Un nouveau contrat daté le 1er avril 1860, fut en conséquence substitué au premier. Il était entre autres choses stipulé dans ce contrat, qu'à l'exception de l'*Anglo-Saxon*, du *Canadian* le (second) et du *North-American*, les navires employés pour la ligne seraient de 2,300 tonneaux, au lieu de 2,000, et d'une force de 500 chevaux au lieu de 350; que les navires neufs ne devraient pas le céder en vitesse, en confort et en puissance au *Bohemian*. Or, le *Bohemian* était plus grand et plus fort que l'*Indian* que l'on avait également donné comme modèle lors du premier contrat. La durée du voyage devait être la même qu'auparavant. La subvention devait être de £104,000 au lieu de £55,000.

Le statut (21 Vic., ch. 5, s. 1) qui sanctionne ce contrat, autorise le gouvernement à payer à M. Allan le montant du port par voie de mer perçu depuis le 1er mai 1859, époque où le service a commencé—jusqu'au 1er avril 1860, en sus de la subvention postale mentionnée dans le contrat du 12 octobre 1857. M. Allan reçut ainsi le montant des frais de port, savoir : \$95,134.90, somme qui, y compris les onze premiers mois de service hebdomadaire, s'élève à près de \$300,000. Ce surplus fut ajouté à la subvention d'abord convenue, lorsque M. Allan fit observer, comme il a été dit plus haut, que la subvention postale qu'il recevait était loin de dédommager les contractants des pertes sérieuses qu'ils éprouvaient dans le service hebdomadaire. Depuis le 1er avril 1860, la subvention postale a été portée, d'après le nouveau contrat, au chiffre de \$416,000 par année.

L'année suivante, 1861, deux autres navires de cette ligne se perdirent de ce côté-ci de l'Atlantique, en route pour l'Europe, savoir : le *Canadian* (le second) le 4 juin 1861, et le *North-Briton*, en novembre de la même année. La cour d'enquête tenue à Liverpool exonéra de tout blâme les propriétaires, mais la confiance publique n'en fut pas moins ébranlée de nouveau.

Le gouvernement entra en négociation avec M. Allan, en 1862, au sujet de la réduction de la subvention postale à la somme de \$250,000, à partir du 1er avril 1863, et pour prolonger de trois années la durée du contrat, c'est-à-dire jusqu'au 1er avril 1870. Ces arrangements furent conclus par le gouvernement qui succéda au premier, et durèrent jusqu'en février 1863, alors que l'ex-maître-général des postes donna ordre d'envoyer la lettre suivante à M. Allan.

“ QUÉBEC, 21 février 1863.

“ MONSIEUR,—Après les diverses entrevues que le procureur-général du Haut-Canada et le maître-général des postes ont eues avec vous au sujet des conditions auxquelles votre compagnie consentirait à passer un contrat pour le service postal par voie de mer, le maître-général des postes me charge de vous dire qu'il désire que vous lui fassiez connaître, le plus tôt possible, les dernières propositions que vous pouvez lui faire.

(Signé,)

“ W. H. GRIFFIN, S. M. G. P.

“ HUGH ALLAN, écr.,  
“ Montréal.”

Au lieu d'accéder à cette demande, monsieur Allan demanda, dans sa réponse du 2 mars 1863, qu'on lui continua la subvention postale de \$416,000. Et il dit que si on continuait à lui accorder cette subvention, il ajouterait à la ligne un nouveau steamer, aussi grand et aussi puissant que le *Peruvian*, grand navire de 2,600 tonneaux, alors en construction. M. Allan observa “qu'il aimerait mieux s'engager à cela, si on y consentait, que de voir la subvention déduite,” et il prétendait par là qu'en ajoutant un nouveau navire à la ligne, il effaçait la différence entre la subvention de \$250,000 qu'on lui offrait et celle de \$416,000 qui existait déjà.

Bientôt après, le 27 avril 1863, l'*Anglo-Saxon*, autre navire de la ligne, se perdit près du Cap Race. Cette fois la cour d'enquête tenue à Liverpool déclara que le navire avait marché avec une vitesse imprudente, dans le voisinage des côtes, et au milieu d'un épais brouillard, et que le capitaine était blâmable de ne s'être pas servi de la sonde. On n'était pas encore remis de la triste impression qu'avait causée ce naufrage, que le *Norwegian*, autre navire de la même ligne, se perdait à l'Île St Paul, à l'entrée du Golfe, le 14 juin. Ces naufrages continuels firent un tort considérable à la route du Canada et à l'administration des steamers, et ce fut bientôt l'opinion générale, qu'il aurait été plus avantageux pour nous, au point de vue commercial, de n'avoir accordé de subvention postale à aucune ligne, plutôt que de s'être engagés avec une ligne aussi malheureuse. La subvention était presque trois fois plus considérable que le revenu du service postal. En plusieurs autres cas, le service postal n'a pas été ce qu'il devait être d'après le contrat. Le gouvernement jugea que vu toutes ces circonstances, il n'était pas possible d'aller plus loin, et de continuer à payer pour le service postal une somme qui excédait autant le revenu de ce service. En conséquence, un arrêté du conseil du mois d'août 1863 déclara que le contrat serait annulé le 1er avril 1864, pour les motifs exprimés dans le dit arrêté.

Depuis que les arrangements dont nous avons déjà parlé ont été pris, la grande partie de la correspondance étrangère du Michigan, du Wisconsin, l'Iowa, des Illinois, du Minnesota et de l'Indiana passent par la route du Canada. Depuis le commencement de la guerre, la somme de cette correspondance est moindre, mais elle augmentera invariablement chaque année, en temps de paix, selon l'agrandissement de ces nouveaux Etats. La moitié de la Nouvelle-Angleterre passe aussi par notre route durant l'hiver; de plus, il y a vraisemblablement chaque semaine, pendant l'hiver, une malle considérable qui vient de New-York. Ainsi les provinces étrangères nous aident beaucoup à soutenir notre ligne.

Dans la première année du service hebdomadaire, une grande partie de notre correspondance choisit la ligne canadienne, de sorte que la balance contre nos paquebots-poste tomba de \$54,000—qui était le montant en faveur de l'Angleterre,—à \$3,874. La seconde année la balance fut, pour la première fois, au désavantage de l'Angleterre et en notre faveur: cette balance fut de \$9,000. Depuis, la balance a toujours été en notre faveur. Le montant de cette balance pour l'année expirée le 30 juin 1863, était de \$13,414.<sup>00</sup>/<sub>100</sub>.

Ces chiffres n'indiquent point la proportion de la correspondance acheminée par aucune des deux lignes; car le port anglais par la ligne Cunard est de huit deniers sterling, tandis que le nôtre, par la ligne canadienne, est de six deniers sterling, et exempt du droit de transit américain, de cinq centins ou de deux deniers sterling, et il faut plus de lettres par la ligne canadienne que par la ligne Cunard pour produire la même somme. On ne peut pas encore dire exactement quel est le revenu total de notre service postal par voie de mer; mais on l'évalue à environ \$150,000, sans compter le port perçu à l'intérieur du Canada, qui donne un revenu probable d'environ \$18,500.

On a tenu compte des lettres qui ont été transportées par nos paquebots durant ces trois dernières années, et le résultat a été comme suit :

Entre le Canada et le Royaume-Uni.	Entre les Etats-Unis et le Royaume-Uni.	Entre les Etats-Unis et la France, la Russie et la Belgique.
Depuis nov. 1860 à nov. 1861..670,000	360,000	130,000
“ “ 1861 “ 1862..800,000	320,000	140,000
“ “ 1862 “ 1863..860,000	305,000	152,000

Comme l'objet que nous avons en vue maintenant est d'établir, d'une manière durable et efficace, un service postal hebdomadaire entre le Canada et le Royaume-Uni, il faut remarquer qu'il y a trois conditions essentielles à exiger pour le service, aujourd'hui qu'il y a concurrence, savoir : la régularité, la ponctualité et la promptitude. La correspondance préfère toujours la voie la plus prompte, la plus régulière et la plus ponctuelle. Les steamers de la ligne Cunard partent de New-York ou Boston tous les mercredis de l'année avec une invariable ponctualité ; ceux de la ligne canadienne partent de Québec ou Portland chaque samedi. Ainsi les deux lignes font un service postal semi-hebdomadaire entre les mêmes points ; et les uns et les autres accomplissent leurs voyages dans le même espace de temps à peu près. Nos steamers ont ainsi une belle part dans le service postal ; mais s'il n'était pas certain qu'il pussent partir chaque semaine, où s'ils ne partaient pas régulièrement le même jour chaque semaine, ou si l'on n'était pas moralement certain qu'en partant le samedi ils arriveront en Angleterre avant les paquebots-poste de la ligne Cunard, qui partiront le mercredi suivant, il est bien clair que ni les Canadiens ni les étrangers ne voudraient s'en servir pour expédier leur correspondance : et pas moins des quatre-cinquièmes des dépêches du Canada prendraient une autre voie, et en outre nous perdriions les malles d'Angleterre, d'Amérique et des autres pays étrangers ; car les motifs qui ont déterminé ces pays à les envoyer par ici n'existeraient plus. En effet, les raisons que l'on a fait valoir le plus heureusement auprès du gouvernement impérial, comme auprès des gouvernements des Etats-Unis, de France, de Belgique et de Prusse, pour décider ces Etats à envoyer leurs malles par nos steamers, étaient que la ligne était une ligne hebdomadaire ; qu'elle était établie déjà et en opération ; qu'on s'était assuré de sa permanence par un contrat ; que les contractants avaient accompli et s'étaient engagés à accomplir le service avec régularité et promptitude, et qu'enfin la voie du Canada était plus commode et plus expéditive, pour les malles, que toute autre route entre l'Europe et la plupart des Etats de l'Union Américaine.

Il est nécessaire qu'il y ait aussi dans les steamers qui transportent des malles, une chambre où l'on puisse classer les malles durant la traversée, afin d'éviter la perte de temps que l'on fait en ne les assortissant qu'après l'arrivée. En consentant à faire acheminer les malles par les paquebots canadiens, le gouvernement anglais a expressément exigé que sur chacun de ces paquebots il y eut un bureau et un commis de poste.

Il est évidemment nécessaire, si l'on veut obtenir les résultats en vue, de passer contrat d'ici au mois d'avril prochain. Quant à la rapidité, il est bien certain qu'à part les steamers de la ligne qui font actuellement le service postal, il n'y a aucun navire sur le St. Laurent dont la marche soit assez rapide pour remplir notre but. Après que l'arrêt du conseil du mois d'août fut passé, on établit des enquêtes, on eut des communications et l'on entra en pourparlers dans bien des quartiers. Le résultat de tout ceci fut qu'on reconnut que la compagnie de M. Allan était la seule compagnie canadienne en état d'entreprendre immédiatement le service postal ; qu'aucune des compagnies étrangères qui avaient possédé déjà la confiance publique n'était disposée à l'entreprendre à présent ; que la ligne de M. Allan, établie déjà depuis longtemps, pouvait entreprendre le service à meilleur marché qu'une nouvelle compagnie, et cependant faire encore autant de profits ; qu'en passant un nouveau contrat avec M. Allan, on empêcherait le service postal d'être interrompu le 1er d'avril, ce qui était très important ; que les conditions auxquelles M. Allan accepte le service sont telles, (du moins nous le pensons), que nous ne pourrions vraisemblablement espérer plus de sûreté d'aucune autre compagnie ; et que vu toutes les circonstances, ce serait perdre beaucoup de temps sans en retirer d'avantages capables de dédommager, que de refuser un arrangement définitif avec M. Allan et que de demander des soumissions pour le dit service postal.

Pour voir si l'on doit passer un contrat avec M. Allan, il faut se rappeler que pendant plusieurs années, il fit le service postal à la grande satisfaction du département des postes ; qu'il connaît les particularités du service et les soins qu'il demande, mieux que ne les pourrait connaître d'ici à quelque temps une compagnie nouvelle ; que nonobstant les fautes que l'administration de ses steamers a commises jusqu'à présent, on doit reconnaître qu'il a montré dans ces désastres un courage, une énergie, une persévérance et une habileté remarquables ; qu'à part les naufrages d'un si grand nombre de ses navires, dont il n'est pas nécessaire de chercher les causes plus longtemps, et les fautes qui en ont été les suites naturelles, les autres fautes de M. Allan comme contractant sont telles, malgré leur importance, que le public aurait pu les voir avec assez d'indifférence, et que le gouvernement aurait pu n'y faire aucune attention, et que chacun des naufrages a causé à M. Allan lui-même, directement et indirectement, des pertes d'argent considérables. Considérant toutes ces choses, et combien d'autres lignes de steamers qui avaient des subventions postales, ont manqué à leurs engagements, tel que, par exemple, la ligne de Collin, la ligne du Havre et la ligne de Galway, le soussigné est d'opinion que nous ne pourrions avoir de ligne plus sûre et plus efficace à l'avenir que celle de M. Allan, d'autant plus que ce monsieur a de l'expérience dans les affaires de sa ligne ; qu'il a reçu une bonne leçon par l'annulation du dernier contrat ; et qu'enfin le nouveau contrat portera des conditions additionnelles.

Après une entente entre le soussigné et le ministre des finances, les principaux points de l'arrangement furent arrêtés à Montréal, entre ce dernier et M. Allan, puis ensuite, après que quelques détails eurent été réglés, le soussigné passa un contrat renfermant toutes les conditions de l'arrangement. Une copie de ce contrat accompagne le présent rapport. Ce contrat diffère du premier dans les clauses suivantes, entre plusieurs autres moins importantes :

1<sup>o</sup> La subvention postale est de £54,500 au lieu de £104,000 ; et il est expressément déclaré que le contractant transportera, à ses frais, les malles à bord des steamers et à terre ; l'obligation par le dernier contrat, de faire ce service à Moville, a toujours été un sujet de contestation de part et d'autre.

2<sup>o</sup> La ligne se compose du *North American*, qui est dans la ligne depuis 1856 ; du *Nova Scotian*, qui y est depuis 1858 ; du *Bohemian*, depuis 1859 ; du *Jura* et de l'*Hibernian*, depuis 1851 ; du *Peruvian*, de 2600 tonneaux, et dont parle M. Allan dans sa lettre du 2 mars dernier au département, et qui sera terminé pour commencer le service de la prochaine saison ; le *Moravian*, maintenant en construction, qui sera égal et peut-être supérieur au *Peruvian* en grandeur et en puissance ; et d'autres navires qui pourront être construits ou achetés par la suite. Mais aucun nouveau navire ne sera plus petit ou moins puissant que l'*Hibernian* ; or, l'*Hibernian* est supérieur en grandeur et en puissance au *Bohemian*, navire qui devait servir de modèle d'après le dernier contrat ; le *Peruvian* et le *Moravian* sont de beaucoup supérieurs à tous les steamers qui ont été jusqu'à présent employés pour la ligne.

3<sup>o</sup> Il est expressément défendu aux steamers de la ligne d'approcher du Cap Race lorsque le temps sera assez brumeux ou assez orageux pour qu'il y ait du danger à en approcher.

4<sup>o</sup> Il est expressément déclaré que ce sera le devoir du capitaine de modérer la vitesse du navire ou de l'arrêter, suivant le cas, lorsque des brouillards ou des glaces rendront dangereuse la marche à toute force ; et les retards qui en seront la suite compteront avec le temps qui est alloué pour le voyage ; pourvu qu'on prouve, à la satisfaction du maître-général des postes, que ces retards ont bien eu lieu pour ces raisons.

5<sup>o</sup> Toute question au sujet de l'annulation du contrat par la faute du contractant, avant que cinq ans soient expirés, à partir du 1er avril 1865, devra être jugée par un tribunal ayant juridiction en cette matière, ou par tout tribunal créé ou nommé par le parlement à cette fin ; et, afin de prévenir tout retard préjudiciable, tel tribunal décidera sommairement et sans appel de la part du contractant.

6<sup>o</sup> Si le contractant désire terminer le contrat avant l'expiration des cinq années, il devra en donner avis douze mois d'avance, au lieu de six mois, comme dans le contrat annulé, de manière à donner au gouvernement le temps de faire de nouveaux arrangements.

7<sup>o</sup> En conséquence du présent contrat, le contractant se désiste de toute plainte ou



demande de dommages (s'il y en a) contre le gouvernement, pour avoir annulé le contrat du mois d'avril 1860.

Les 3<sup>me</sup> et 4<sup>me</sup> clauses ont pour objet d'empêcher le capitaine et les officiers employés dans la ligne de s'exposer à des dangers qui trop souvent deviennent des désastres, en voulant absolument faire le trajet dans le temps déterminé par le contrat. Cette ligne a perdu sept navires dans l'espace de cinq ans. Trois sur ce nombre se sont perdus par des causes exceptionnelles. Le premier, le *Canadian*, s'est perdu par l'ignorance grossière du pilote du St. Laurent; mais le contractant s'est arrangé de manière à avoir, à l'avenir, les meilleurs pilotes pour les steamers qui feront le service postal, et chaque navire ne prendra plus le premier qui se présentera comme font les autres bâtiments. On ne connaît pas du tout la cause de la perte de l'*Hungarian*. Le *North-Briton* s'est perdu dans le chenal nord de l'Île d'Anticosti, et maintenant aucun navire de la ligne ne passe plus par ce chenal. Des quatre autres, l'*Indian* s'est perdu parce qu'il allait trop vite au milieu de la brume; le second, le *Canadian* s'est perdu dans les glaces, et l'*Anglo-Saxon* en s'approchant imprudemment du Cap Race, au milieu d'un brouillard. Les nouvelles dispositions que le dernier contrat renferme au sujet de la glace et des brouillards nous donnent pleine confiance qu'à l'avenir nous n'aurons rien à craindre de ces redoutables ennemis.

Maintenant, quant à la subvention que l'on s'oblige à donner par le contrat, il n'y a aucune raison de douter qu'elle ne soit suffisante, et que le contractant n'y trouve son profit. Ce qui le prouve bien, c'est que le contractant l'a acceptée. Personne de ceux dont l'expérience pratique peut donner quelque valeur à leur opinion, personne n'a jamais pensé (à ce que sache le soussigné) qu'aucune compagnie, nouvelle ou ancienne, aurait entrepris le service, tel qu'il doit être fait d'après le contrat, pour une moindre somme. On n'eût pas pu le faire faire à meilleure condition non plus, quand même il aurait été possible et avantageux de le diviser entre plusieurs compagnies ou propriétaires de navires, et on ne peut point supposer, d'un autre côté, que pour la même somme, le même contractant ou d'autres auraient pu s'engager à faire un meilleur service que celui dont on s'est assuré par le nouveau contrat. La somme que l'on s'est obligé de payer n'est à peu près que la moitié de celle qu'on devait payer par le contrat de 1860, et elle est moindre que celle à laquelle on s'était obligé par le contrat de 1857, quoique la plupart des navires soient bien supérieurs à ceux qui devaient faire le service en vertu de ces deux premiers contrats. Elle est moindre aussi que celle dont il fut question pendant les négociations de 1861-62, et bien qu'alors le contrat n'obligeât point de faire améliorer les navires, cependant l'on réduisit, de commun accord, la subvention à \$250,000.

Aujourd'hui encore, le gouvernement britannique paie à la ligne Cunard, qui est principalement une ligne pour les passagers, £173,340 sterling pour le même nombre de voyages (52), ou £3,400 par voyage. Le contrat par lequel il s'est obligé à payer cette somme a été passé en juin 1858, et pour un terme de dix ans à partir de cette date.

Le montant payé à la ligne de Galway est de £78,000 pour 26 voyages, ou £3,000 sterling par voyage. La subvention que l'on donnera à M. Allan, par le nouveau contrat, sera d'un peu plus de £1,000 courant par voyage.

Ensuite, si nous retournons aux États-Unis, la subvention accordée la première fois à la ligne Collin pour 26 voyages, ou un voyage chaque quinze jours, a été de \$858,000 ou \$33,000 par voyage. Le service fut ensuite réduit à 20 voyages pour lesquels on donna d'abord une subvention de \$385,000, ou \$19,250 par voyage. La ligne fit ensuite le service postal sur mer et sur terre, pour le transport des malles seulement. Il est important de faire remarquer en passant que le service postal par voie de mer que fit cette ligne, après avoir pris des arrangements pour faire un voyage chaque quinze jours, s'éleva à \$460,000; mais, lorsqu'il fut convenu qu'elle ne ferait plus que 20 voyages dans l'année, cette somme fut réduite à \$210,000, ou à un peu moins que la moitié.

Par le premier contrat passé entre les États-Unis et la ligne Bremen, cette ligne s'était engagée à faire 12 voyages par année, ou un voyage chaque mois, et la subvention était de \$200,000, ou \$16,600 par voyage. Cette ligne est encore en opération, mais au lieu de recevoir une somme déterminée, elle perçoit les frais de port sur les malles qu'elle transporte.

Le même gouvernement a passé un contrat autrefois avec la ligne du Havre, pour 12 voyages par année, ou un voyage par mois. La subvention était de \$150,000, ou \$12,500 par voyage. Cette ligne n'existe plus aujourd'hui.

On voit par là que les sommes payées par le gouvernement impérial et celui des Etats-Unis excèdent de beaucoup le revenu postal ; mais le but est d'obtenir, au moyen d'une subvention à même le revenu national, les avantages commerciaux et d'autres espèces que procure une ligne régulière de steamers.

Cependant, le gouvernement des Etats-Unis a abandonné, depuis quelques années, la coutume de payer une somme déterminée à une ligne pour le service postal, et il donne aux lignes américaines le port intérieur et le port par voie de mer sur les malles qu'elles transportent. Il ne donne le port par voie de mer qu'aux navires étrangers qui portent ses malles européennes. En vertu de ces arrangements, la ligne Collin reçut, en 1857, environ \$9,472 par voyage ; la ligne Bremen, \$10,349 ; et la ligne du Havre, \$7,500. En 1859, la somme moyenne payée à chaque steamer américain a été de \$7,663, et en 1860, de \$7,604. Mais ensuite, comme l'a remarqué le maître-général des postes dans son rapport pour 1862, " les troubles civils qui agitent le pays ont causé une grande réduction dans la somme des malles étrangères."

Cette manière de faire le service postal par voie de mer est au fond (quoique la forme ne soit pas la même) celle que l'on a adoptée par le nouveau contrat pour nos malles canadiennes. Les dépenses des cinq années que doit durer le contrat ne dépasseront pas beaucoup, si toutefois elles le dépassent, le revenu du service postal par voie de mer pendant le même temps. Et si nous voulons avoir un service postal par voie de mer, il est clair que nous ne pouvons en espérer à de meilleures conditions, pour les cinq années prochaines. Par cet arrangement, nous ne faisons rien qui puisse décourager une concurrence sur la route ou qui puisse nuire au commerce ; et l'on ne peut tout au plus dire de cet arrangement que ce que l'on dit de quelque contrat que ce soit, qui est passé pour plusieurs années. En effet, nous abandonnerons le système des primes ; nous paierons pour le service postal sur le même pied précisément que nous payons pour le même service dans les steamboats, ou les malles-postes de l'intérieur, et nous donnerons le contrat pour un nombre d'années qui n'est juste que le nombre d'années pour lequel nous croyons le plus avantageux de donner presque tous nos services postaux.

Ce n'est que pour le port par voie de mer que le gouvernement britannique et le gouvernement canadien transportent les malles des Etats-Unis, le premier par la ligne Cunard, le second par sa ligne provinciale.

Les autres lignes entre l'Europe et les Etats-Unis que ces Etats emploient aux mêmes conditions, sont : la ligne Immann, ligne hebdomadaire, composée de navires en fer à hélice, principalement destinée à transporter des émigrants et à être frêtée, et qui appartient en grande partie, sinon tout-à-fait, à la Grande-Bretagne ; les lignes de Bremen et Hambourg qui sont semi-mensuelles et appartiennent principalement aux Etats-Unis. La ligne de Galway peut à peine être considérée comme établie ; mais comme la Grande-Bretagne lui donne une subvention, les Etats-Unis envoient aussi des malles par elle. Le bureau des postes des Etats-Unis n'envoie point de malles par les navires qui n'ont point une ligne régulière, ni par d'autres que ceux qui viennent d'être mentionnés. Il faut remarquer maintenant qu'à part notre ligne hebdomadaire, il n'y a que deux lignes hebdomadaires régulières et trois lignes semi-mensuelles ; que les navires de l'une de ces cinq lignes (la ligne Cunard) touchent à Halifax tous les quinze jours, en venant à Boston et en retournant ; que les navires d'une autre de ces lignes touchent tous les quinze jours à St. Jean de Terre-neuve, en venant à Boston et à New-York et en retournant ; et qu'enfin ces cinq lignes ont toutes, d'une façon ou d'une autre, une subvention considérable de l'Angleterre ou des Etats-Unis. Toutes ces choses bien considérées, nous devons comprendre qu'il ne faut pas espérer avoir, d'ici à quelques années, avec une légère subvention ou sans subvention aucune, plus d'une ligne hebdomadaire de steamers de première classe entre l'Europe et le Canada, surtout si nous remarquons que l'année qui précéda le commencement de la guerre aux Etats-Unis, en 1860, la population de cette contrée était douze fois comme la population du Canada ; que ces exportations en Europe et ses importations de ce continent étaient dix fois plus considérables que les nôtres, et que l'émigration y était plusieurs fois plus nombreuse qu'au Canada.

En faisant la comparaison entre les diverses lignes, on remarquera que les Etats-Unis n'envoient aucun fret qui vaille par la ligne canadienne, et qu'il y a eu jusqu'à présent beaucoup plus de passagers canadiens qui se sont embarqués par la ligne Cunard, que de passagers américains par la ligne canadienne.

Outre les sommes considérables que reçoivent, pour le service postal, les steamers qui voyagent entre l'Europe et les Etats-Unis, ils ont encore de grands avantages sur la ligne canadienne, par le nombre de leurs passagers et leur chargement. D'un autre côté, les contrats qui ont été passés avec diverses lignes anglaises et américaines qui ont reçu des subventions déterminées, ont été passés avec l'intention d'engager des navires en bois et à aubes, bien qu'il n'y eut rien de stipulé précisément à ce sujet. Ces navires brûlent plus de charbon et ont moins d'espace pour le fret que les navires en fer à hélice, de même grandeur et de même puissance, et demandent, conséquemment, toutes choses égales d'ailleurs, une subvention plus considérable. Aujourd'hui, cependant, des navires en fer à hélice ont remplacé dans ces lignes et ailleurs les navires en bois. Tous les navires neufs de la ligne Cunard sont en fer, et comme ils sont les plus grands, ils sont sur la route de New-York où s'accablent les affaires; les vieux navires en bois, plus petits que les premiers, sont employés sur la route de Boston, où le commerce est moins considérable. On observera que les steamers de toutes les lignes approchent nécessairement le Cap Race, soit qu'ils aillent à Québec, à Portland, à Boston ou à New-York.

On a exprimé le désir que la ligne Canadienne profita de cette saison pour exiger que les navires qui feront le service postal soient en bois et à aubes. Jusqu'à présent, dans tous les contrats canadiens, on a stipulé spécialement que les navires employés au service postal seraient en fer. Le nouveau contrat ne renfermera point cette restriction; mais tous les steamers de la voie du St. Laurent qui n'ont point de subventions sont en fer et à hélice, et ces derniers navires remplacent rapidement partout ceux en bois. Si nous n'avions pas de ligne pour le service postal, tous les steamers de la voie canadienne continueraient sans aucun doute, à être en fer et à hélice, et nous ne pourrions avoir de navires en bois pour le transport de nos malles qu'en donnant une prime énorme et telle qu'aucun gouvernement n'oserait en proposer, et qu'aucun parlement ne voudrait en voter.

Quelques-uns aussi ont suggéré quelques moyens pour prévenir un chargement trop considérable; car M. Allan a été accusé d'avoir quelquefois chargé, d'une manière dangereuse, ses navires pour le trajet de Liverpool en Canada. Mais il y a peu de choses à dire sur cette remarque. Il ne s'est jamais perdu de navires de la ligne dans le voyage de Portland à Liverpool, et aucun des naufrages qui ont eu lieu dans la traversée de Québec à Liverpool ne peut avoir eu cela pour cause. Pour dire la vérité, personne, sans doute, n'a jamais cru que les naufrages avaient eu lieu parce que les navires étaient trop chargés, si l'on excepte un seul cas, le naufrage du *North-Briton*. Il est aisé de voir qu'il n'est guère possible de trop charger pour quitter Québec. La seule différence entre la pesanteur spécifique de l'eau douce à Québec, et de l'eau salée de la mer, fait qu'un navire s'élève de 7 à 8 pouces quand il entre dans l'Océan. A part cela, la consommation du charbon, des provisions et de l'eau est de 60 à 70 tonneaux par jour, de sorte qu'un steamer qui part de Québec est déchargé d'environ 200 tonneaux quand il arrive à la mer.

Une restriction, cependant, quant au chargement, et d'autres restrictions pourraient être établies; mais nous ne devons pas perdre de vue que l'entrepreneur a, indépendamment de toute stipulation à cet égard, un puissant intérêt à rendre sûrs ses navires, et toute restriction que nous pourrions établir, d'après laquelle le jugement d'un officier du gouvernement pourrait être substitué à celui de l'entrepreneur et de ses officiers, serait un fardeau spécial pour cette ligne, fardeau dont les autres navires seraient exempts, et pour l'imposition duquel il nous faudrait conséquemment augmenter la subvention. Dans le nouveau contrat, il a été prévu au cas où des précautions additionnelles seraient jugées nécessaires pour neutraliser les dangers que ce document lui-même pourrait créer, et si en outre de ces prévisions, il est expédient que ce gouvernement se précautionne contre les chargements excessifs, il est respectueusement suggéré de laisser au parlement de passer à ce sujet quelque mesure générale applicable à tous les navires en route, qu'ils fassent ou non partie de la ligne postale.

Ce qui précède démontre que si le contrat soumis reçoit la sanction du parlement, il nous assurera, à compter du premier avril prochain, la continuation d'une ligne postale hebdomadaire plus avantageuse que celles que nous avons eues jusqu'ici.

Il assurera ce service à un prix n'excédant que peu, si toutefois il l'excède, le revenu postal par voie de mer pendant les cinq années de sa durée. Il n'aura l'effet de créer de concurrence que juste ce qu'il en faudra pour assurer l'existence d'un service postal régulier et suffisant. Nous nous assurerons, aux frais les plus modiques possibles, de tous les

avantages commerciaux et généraux qu'une ligne régulière de steamers peut produire, indépendamment du transport des malles et des bénéfices qui peuvent en résulter pour la province. Nous serons en mesure, comme par le passé, de continuer l'acheminement des malles de pays étrangers, et nous éviterons la déclaration injurieuse que nous vaudrait l'abandon ou l'interruption du service; c'est-à-dire que le Canada est impuissant à maintenir une semblable ligne, et que la supériorité que nous donnions à la route du St. Laurent sur toute autre, supériorité dont nous avons cherché à convaincre les autres pays, n'a pu être maintenue que temporairement.

Au moyen de l'arrangement projeté, nous pourrions aussi continuer à appliquer le revenu postal par voie de mer au maintien d'une ligne canadienne au lieu de le donner à d'autres lignes qui vont aux Etats-Unis et détournent le commerce et les passagers de la route canadienne.

En ayant sous le contrôle de son gouvernement une communication postale, le peuple canadien trouve encore des avantages qu'il importe de mentionner ici: ceux de n'avoir pas de frais de transit américain sur les lettres ou journaux acheminés par la ligne canadienne, frais qui sont de 2d. sterling pour les lettres et de 1d. sterling pour les journaux apportés par la ligne Cunard. Le port sur ces lettres entre l'Europe et les Etats-Unis par la ligne Inman et autres lignes américaines est de 24 centins ou d'un chelin sterling, c'est-à-dire 8d. sterling pour le port par voie de mer et la balance pour le port intérieur anglais et américain, tandis qu'entre l'Europe et le Canada, le port n'est que de 6d. sterling en tout. Des livres peuvent être expédiés par les malles canadiennes mais non par celles acheminées par la ligne Cunard ou autres lignes américaines. Il arrive souvent qu'en hiver, les malles canadiennes venant de l'Ouest soient retardées par les tempêtes de neige ou autres causes, et alors les paquebots canadiens ont instruction de les attendre pendant un temps raisonnable, chose que ne font jamais ceux de la ligne Cunard. Cette ligne porte peu d'intérêt à nos malles, vu leur peu d'importance comparée aux autres qu'elle achemine, et il arrive souvent qu'elle en laisse de côté une partie chaque hiver.

Tous ces avantages sont si évidents que les 4-5mes de la correspondance canadienne sont maintenant expédiés par notre ligne, et un cinquième seulement par la ligne Cunard.

En considération de ce qui précède, le soussigné demande l'autorisation de procéder, en la manière ordinaire, à l'exécution du dit contrat.

Le tout respectueusement soumis.

(Signé,)

O. MOWAT,  
Maitre-général des postes.

*Copie d'un rapport de comité de l'honorable Conseil Exécutif, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en conseil, le 8 décembre 1863.*

Vu le rapport de l'honorable maitre-général des postes, en date du 7 du mois courant, par lequel il appert qu'en vertu de l'arrêt du conseil du 13 août 1863, l'on a négocié les conditions d'un nouveau contrat avec Hugh Allan, écuier, de Montréal, pour le transport des malles entre le Canada et le Royaume-Uni, à dater du 1er avril 1864, il présente une copie du dit contrat et demande qu'il soit autorisé à le mettre à exécution pardevant notaire, en la manière usitée.

Le comité recommande que l'autorisation demandée soit accordée.

Certifié.

(Signé,)

WM. H. LEE.  
G. C. E.

A l'honorable maitre-général des postes.

COPIE DU NOUVEAU CONTRAT.

Ce huitième jour de décembre de l'année de Notre Seigneur mil huit cent soixante-et-trois,

Pardevant nous, les notaires publics soussignés, dûment admis, nommés et assermentés pour cette partie de la province du Canada ci-devant appelée le Bas-Canada, et demeurant

en la cité de Québec, dans la dite province, ont comparu en personnes, Hugh Allan, écuyer, négociant, demeurant en la cité de Montréal, d'une part ; et l'honorable Olivier Mowat, de la dite cité de Québec, maître-général des postes du Canada, agissant au non du gouvernement de Sa Majesté dans la dite province, de l'autre part :

Les dites parties agissant comme susdit par devers nous les dits notaires, se sont engagées et s'engagent, promettent et stipulent de la manière suivante, savoir :

1° Le dit Hugh Allan, ses hoirs et ayans-cause, promet, s'engage et s'oblige d'établir et d'entretenir une ligne régulière de steamers de grandes dimensions et d'une grande force, pour faire le trajet entre le port de Liverpool et le port de Québec ou de Montréal une fois tous les sept jours durant la saison du St. Laurent, et entre les ports de Liverpool et de Portland, une fois aussi tous les sept jours durant l'hiver.

2° Que les dits steamers seront des navires de première classe, et que la ligne se composera de l'*Hibernian*, du *Bohemian*, du *North-American*, du *Nova-Scotian* et du *Jura*, qui font maintenant partie de ligne, et du *Peruvian* et du *Moravian*, qu'on est à construire actuellement, et de tous autres navires qui seront construits ou achetés subséquemment. Mais tout steamer ainsi construit ou acheté ne devra pas être de dimensions ou de force moindres que celles de l'*Hibernian*.

Le *Damascus* pourra faire le service d'un navire de réserve jusqu'à ce que le steamer *Moravian*, qui se construit dans le moment et qui, aux termes du contrat, doit être achevé dans le mois de septembre prochain, soit prêt à faire le service de la ligne.

3° Que le dit Hugh Allan s'obligera à faire le service pour aller à Liverpool et en revenir et pour aller à Québec ou à Montréal et en revenir, pendant la saison navigable du St. Laurent et jusqu'à sa clôture chaque année, et de faire au moins vingt-six traversées de Liverpool à Québec ou à Montréal, durant la saison de navigation du St. Laurent, et au moins vingt-six traversées de Québec ou Montréal à Liverpool durant la même saison ; et les voyages entre Liverpool et Portland commenceront chaque année à l'époque de la clôture de la navigation du fleuve St. Laurent, et se continueront jusqu'à l'ouverture de la navigation, et durant cet espace de temps le dit Hugh Allan sera obligé de faire des traversées hebdomadaires de Liverpool à Portland et des traversées hebdomadaires de Portland à Liverpool, de sorte que durant l'année, il y aura un service de cinquante-deux traversées pour aller en Amérique et en revenir ; le dit entrepreneur s'obligeant d'arrêter avec chaque steamer, pour y déposer et recevoir les malles, à Londonderry ou tout autre port en Irlande qui sera choisi de temps à autre par le maître-général des postes de cette province.

4° Qu'un steamer partira de Liverpool et un autre partira de Québec ou de Montréal une fois tous les sept jours, pendant la saison de navigation du St. Laurent, et qu'un steamer partira de Liverpool et de Portland respectivement une fois tous les sept jours pendant la clôture de la navigation du fleuve St. Laurent, en hiver.

5° Que le dit entrepreneur aura le droit de choisir de temps à autre le port de Québec ou celui de Montréal comme point d'arrivée des dits steamers dans le St. Laurent, selon qu'il le jugera à propos, soit à cause de l'état de l'eau dans le lac, soit par d'autres causes ; mais il n'aura pas le droit de terminer le voyage à Québec sans la sanction du maître-général des postes, excepté dans le cas où le steamer arriverait trop tard à Québec pour continuer le voyage jusqu'à Montréal.

6° Que les steamers ne s'approcheront jamais du Cap Race lorsque, durant les brouillards et les mauvais temps, il y aurait du danger à le faire.

7° Que le service en vertu du présent contrat commencera le premier jour du mois d'avril mil huit cent soixante-quatre (1864), et se continuera jusqu'au premier jour du mois d'avril mil huit cent soixante-neuf ; et durant ce temps le dit entrepreneur sera obligé de transporter, à chaque voyage des dits steamers, les malles qui pourront être données à lui ou aux officiers de ses navires par le maître-général des postes de cette province, pour être transportés à Liverpool ou en Irlande, ou par les autorités des postes à Liverpool ou en Irlande, pour les expédier en cette province, ou toutes malles que le maître-général des postes de cette province ordonnera de transporter.

8° Que les malles seront reçues et délivrées respectivement par l'entrepreneur à Liverpool, Londonderry, Québec ou Portland, selon le cas, et le transport des malles aux steamers des localités susdites, et des steamers aux dites localités, se fera aux frais de l'entrepreneur.

9° Que l'entrepreneur, en vertu des termes du présent contrat, ne sera pas responsable du contenu des dites malles lorsqu'elles ne seront pas livrées, et si la non-livraison provient des dangers de la mer ou de ceux qui sont particuliers à la navigation à la vapeur et qui ne sont pas causés par la négligence ou l'inhabileté ou la mauvaise gestion du dit entrepreneur, ses agents ou serviteurs.

10° Que le dit entrepreneur fournira les facilités d'installation et le local à bord de chaque steamer pour y mettre les malles et pour en faire le triage et la distribution, ce local devant s'appeler : " Bureau de Poste," et qu'il le disposera de la manière que le maître-général des postes l'exigera ; et que, de plus, il fera transporter et gardera à bord de chaque steamer les officiers et les commis (limités à deux) pour surveiller et assortir les dites malles, et il leur fournira les rations ordinaires, ainsi que le logement de cabine.

11° Que le dit entrepreneur sera tenu d'avoir des magasins de combustible pour en fournir aux dits steamers, qu'il les approvisionnera, qu'il aura les appareils et les choses nécessaires pour les steamers en état de faire les voyages et pour assurer la sûreté des malles et des passagers.

12° Que le dit entrepreneur, de temps à autre et en tout temps durant la durée de ce contrat, devra faire les changements ou les améliorations, dans la construction, les appareils ou les machines des dits steamers, que l'état avancé de la science indiquera, et qu'il annoncera le départ des steamers en Europe et en Amérique de la manière que l'indiquera le gouverneur en conseil.

13° Que les jours de départ des dits steamers seront fixés par Son Excellence le gouverneur-général en conseil et aussi souvent qu'il le jugera convenable et à propos dans l'intérêt du service public, pourvu que, dans les cas de changement, le gouvernement donne préalablement un avis de deux mois à l'entrepreneur.

14° Que le dit maître-général des postes aura le droit, en cas de besoin, de retarder le départ des dits steamers pendant vingt-quatre heures.

15° Que le dit maître-général des postes aura le droit de retarder le départ d'aucun des dits steamers pour un espace additionnel de temps n'excédant pas quarante-huit heures, et pour ce délai additionnel l'entrepreneur pourra réclamer paiement à raison de cent livres cours actuel pour chaque vingt-quatre heures de délai au-delà des premières vingt-quatre heures dont il est fait mention dans la clause précédente.

16° Que le dit Hugh Allan s'engage et s'oblige d'avoir en tout temps à sa disposition un nombre suffisant de steamers, de l'espèce ci-dessus décrite, pour faire les voyages ci-dessus mentionnés ; que la durée du voyage de Liverpool en ce pays ne dépassera pas quatorze jours ; et que le voyage de l'Amérique en Europe ne dépassera pas treize jours sur la moyenne des traversées opérées pendant les trois mois ; mais si, en conséquence de gros temps, les traversées de Liverpool à Portland durant les mois de décembre, janvier et février, dépassent en aucune année le terme de quatorze jours sur une moyenne des voyages faits durant ces trois mois, le dit Hugh Allan ne sera pas passible d'aucune pénalité, pourvu que la moyenne des traversées d'Amérique en Europe pendant ces trois mois ne dépasse pas quinze jours.

17° Qu'en calculant le temps que mettront les steamers à faire les traversées d'Amérique en Europe, on aura égard au temps de l'arrêt que pourront faire les steamers à Londonderry en attendant l'arrivée des malles pour le Canada.

18° Que lorsque, par la présence du brouillard ou de la glace, il y aura danger à faire marcher le navire à sa plus grande vitesse, il sera du devoir du capitaine de ralentir la marche ou d'arrêter le navire, selon le cas, et le temps ainsi perdu, sur preuve donnée au maître-général des postes, ainsi qu'il en est fait mention plus bas, sera accordé à l'entrepreneur outre le temps spécifié pour la durée du voyage.

19° Que la preuve se fera par un rapport présenté et attesté sous serment par le capitaine, et par tout autre témoignage que l'entrepreneur présentera ou que le maître-général des postes exigera ou se procurera, et la preuve soumise par le dit Hugh Allan le sera aussi au dit maître-général des postes immédiatement après l'arrivée du steamer dans le port, savoir : à Québec, Portland et Liverpool. Ce rapport, ainsi que l'affidavit du capitaine relativement au temps perdu et la cause qui l'a provoqué, établiront une preuve suffisante *primâ facie* pour les fins de la clause précédente.

20° Que dans le cas d'un accident grave arrivé à un des steamers faisant le service en vertu du présent contrat, et qui le mettrait hors d'état de se rendre en Europe, l'entrepreneur pourra substituer un autre steamer pour transporter les malles, pour un voyage soulement.

21° Que le dit entrepreneur ne sera pas obligé de payer les droits de phare et autres droits, taxes ou impôts provinciaux quelconques pendant la durée de ce contrat, lesquels le dit entrepreneur, comme propriétaire des dits steamers, serait obligé de payer.

22° Qu'au cas où la durée moyenne des voyages, aller et retour, dans les trois mois excéderait le temps fixé par le contrat, exception faite pour les cas ci-dessus mentionnés, l'entrepreneur payera la somme de cent louis, cours actuel, pour chaque vingt-quatre heures en sus des cent quarante-quatre heures au-delà de la moyenne des voyages pendant ces trois mois, comparée avec le temps fixé par le contrat; et deux cents livres, cours actuel, pour chaque vingt-quatre heures en sus des cent quarante-quatre heures, durant les dits trois mois.

23° Qu'il n'y aura pas de pénalité pour les retards occasionnés par un naufrage ou par un accident qui n'a pas été causé par la mauvaise administration ou l'inhabileté ou le manque de prévoyance de l'entrepreneur ou ses serviteurs, ou occasionné par le secours porté aux vaisseaux en détresse ou à leurs passagers.

24° Que le dit Hugh Allan s'engage et s'oblige de payer au receveur-général de cette province, pour chaque voyage qui ne se fera pas d'après les conditions de ce contrat, une amende de *cinq mille piastres*; et n'aura pas droit de se faire payer pour le ou les voyages non faits, proportionnellement au montant du contrat actuel pour le total des voyages.

25° Ce contrat est aussi fait pour et en considération de la somme de *cinquante-quatre mille cinq cents louis, cours actuel* (£54,500 *cours actuel*), par année, payable trimestrielle-ment au dit entrepreneur par le dit maître-général des postes, le premier paiement devant se faire le 1er de juillet mil huit cent soixante-quatre (1864).

26° Que le gouvernement aura le droit de mettre fin au contrat actuel et de le déclarer nul et de nul effet en aucun temps, si les conditions n'en sont pas remplies équitablement, et ce sans être tenu d'avoir recours aux tribunaux; mais ce contrat ne pourra pas être frappé de nullité par le gouvernement tant que les termes et les conditions en seront remplies équitablement, d'après une interprétation honnête et juste, et le droit du gouvernement d'annuler le dit contrat pour toute cause quelconque, après le premier jour d'avril mil huit cent soixante-cinq, sera soumis à la décision d'un tribunal ayant juridiction en de pareilles matières, s'il y en a, ou d'un tribunal créé ou nommé par le parlement à cette fin,—et ce tribunal décidera sommairement et sans qu'il soit fait droit d'appel en faveur du dit Hugh Allan, et pourra, dans le but d'expédier l'affaire et de faire justice essentielle, se dispenser des formes et des règles de procédures applicables aux autres cas.

27° Que si le gouvernement du Canada se décide à annuler le contrat, il ne sera pas payé d'amende pour l'infraction ou les infractions qui auront motivé l'annulation du dit contrat.

28° Que si le maître-général des postes fait choix d'un autre port en Irlande que celui de Londonderry pour recevoir et livrer les malles, il sera fait des modifications équi-tables dans les conditions du contrat, en égard à ce changement de port.

29° Qu'en considération du présent contrat, le dit Hugh Allan se désiste de tout droit, si droit il y a, de contester ou de mettre en question l'acte du gouvernement qui annule le contrat du 6 avril mil huit cent soixante, et de toute réclamation pour dommages en résultant; mais il n'abandonne pas les droits qu'il peut avoir aux arrérages pour des services rendus ou pour autres choses en vertu des dispositions du dit contrat.

30° Que la mise en exécution du contrat n'aura lieu que s'il reçoit la sanction et l'autorité du parlement du Canada à la prochaine session.

31° Et il est par les présentes déclaré spécialement que si ce contrat ne reçoit pas la sanction et l'autorité précitées, il n'aura pas, directement ou indirectement, l'effet de modifier ou d'affecter les droits ou les réclamations du dit Hugh Allan en vertu du dit contrat du 6 avril mil huit cent soixante.

32° Que le dit entrepreneur aura le pouvoir de mettre fin à ce contrat en aucun temps, en donnant un avis de douze mois au gouvernement de son intention de ce faire. Et pour

l'exécution des présentes, les dites parties ont fait élection de domicile irrévocable, savoir : le dit Hugh Allan, en sa résidence actuelle, et le dit honorable Oliver Mowat, au département des postes, etc.

Ainsi fait, passé et scellé en la cité de Québec, au bureau du dit maître-général des postes, les jour, mois et année ci-dessus écrits, sous le numéro six mille quatre cent quatre-vingt-six.

Et les dites parties ainsi que le dit William Henry Griffin, écuyer, sous-maître-général des postes, aussi présent, ont apposé leurs noms et leurs signatures aux présentes avec nous les dits notaires, en foi et en témoignage de ce qui précède, la lecture en ayant été d'abord faite selon la loi.

(Signé),	HUGH ALLAN,
"	O. MOWAT,
"	W. H. GRIFFIN,
"	F. L. GAUVREAU, N. P.
"	J. B. PRUNEAU, N. P.

[No. 29.]

## RÉPONSE

A une adresse de l'honorable Assemblée Législative, en date du 14 mars 1864 ; demandant " copies de tous documents et renseignements au sujet de l'achat de dessins d'inventions françaises, de M. Charles Lindsay.

Par ordre,

A. J. FERGUSSON BLAIR,  
Secrétaire.

SECRETARIAT,

Québec, 21 mars 1864.

[Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.]



[No. 30.]

## RÉPONSE

A une adresse de l'honorable Assemblée Législative, en date du 17 septembre 1863 ; demandant un état détaillé indiquant le nombre de licences d'auberge octroyées en cette province par les différentes municipalités durant les années 1860, 1861 et 1862 ; le montant dû au gouvernement sur ces licences ; le montant payé ; quand et par qui il l'a été ; le montant encore dû et par qui ?

Par ordre,

A. J. FERGUSSON BLAIR,  
Secrétaire.SECRETARIAT,  
21 mars 1864.

(No. 31.)

## REPOSE

A une adresse de l'honorable Assemblée Législative, en date du 17 mars 1864 ; demandant des renseignements au sujet des octrois gratuits de terre sur les chemins de colonisation.

Par ordre,

A. J. FERGUSSON BLAIR,  
Secrétaire.SECRETARIAT,  
24 mars 1864.

(No. 31.)

## RÉPONSE

A une adresse de l'honorable Assemblée Législative en date du 1er courant, demandant des renseignements au sujet de l'allocation provenant du fonds de colonisation pour le comté de Wolfe en 1861, 1862 et 1863.

Par ordre,

JOHN SIMPSON,  
SecrétaireSECRETARIAT,  
9 juin 1864.

[Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les rapports qui précèdent ne sont pas imprimés.]

# RAPPORT

DU

Ministre de l'Agriculture et des Statistiques

DU CANADA

POUR L'ANNÉE

1863.

*IMPRIMÉ PAR ORDRE DE L'ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE.*



QUEBEC:

IMPRIME PAR HUNTER, ROSE & LEMIEUX, RUE STE. URSULE.

1864.

---

## TABLE DES MATIÈRES.

---

### PREMIERE PARTIE.

Rapport général et annuel du Ministre de l'Agriculture et des Statistiques.  
 La colonisation Bas-Canadienne.  
 Immigration.  
 Agriculture.  
 Brevets d'invention.  
 Chambres des arts et manufactures.

---

### DEUXIEME PARTIE.

Chemins de colonisation dans le Bas-Canada.  
 Comté de Chicoutimi.  
 Comté de Charlevoix.  
 Comté de Québec.  
 Comté de Portneuf.  
 Comté de St. Maurice.  
 Comté de St. Maurice et Maskinongé.  
 Comté de Berthier.  
 Comté de Joliette.  
 Comté de Montcalm.  
 Comté de Terrebonne.  
 Comté d'Argenteuil.  
 Comté de Vaudreuil.  
 Comtés d'Ottawa et de Pontiac.  
 Comté de Bonaventure.  
 Comté de Rimouski.  
 Comtés de Kamouraska et de l'Islet.  
 Comté de Montmagny.  
 Comté de Bellechasse.  
 Comté de Beauce.  
 Comté de Lotbinière.  
 Comté de Nicolet.  
 Comté de Wolfe.  
 Comté de Drummond.  
 Comtés de Shefford, Drummond et Bagot.  
 Comté de Brome.

---

### TROISIEME PARTIE.

Rapport sur l'immigration en Canada, pour l'année 1863.  
 Appendice No. 1.—Rapport de J. H. Daly, Montréal.  
 Appendice No. 2.—Rapport de M. W. J. Wells, Ottawa.  
 Appendice No. 3.—Rapport de M. James McPherson, agent.  
 Appendice No. 4.—Rapport de M. R. H. Rae, Hamilton.  
 Appendice No. 5.—Rapport de M. A. B. Hawke.  
 Appendice No. 6.—Rapport de M. Buchanan sur sa mission en Angleterre dans le printemps de 1863.  
 Appendice No. 7.—Rapport de M. Charlton.

# RAPPORT GENERAL ET ANNUEL

DU

## MINISTRE DE L'AGRICULTURE ET DES STATISTIQUES.

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

PLAISE A VOTRE EXCELLENCE :

J'ai l'honneur aujourd'hui de soumettre à la considération de Votre Excellence mon rapport annuel de l'administration du département de l'agriculture, dont Elle a daigné me confier la charge.

L'état du département, au moment où je fus investi de sa direction, n'était pas satisfaisant, bien que mon prédécesseur en office eût opéré des changements avantageux dans son organisation.

Le moyen le plus sûr de remédier aux défauts qui y existent encore serait la nomination d'un sous-chef permanent, hautement qualifié sous le rapport des connaissances dont l'application se rapporte plus particulièrement aux objets qui sont du domaine du département. Il devra en même temps posséder des idées de régie et d'administration qui soient une garantie que ce bureau sera sagement conduit durant les vacances qui surviendront par suite des changements politiques ou autrement. Je n'ai aucun doute que les défauts d'organisation dont l'existence a tant nui à l'efficacité du service public doivent être en grande partie attribués à l'absence d'un fonctionnaire de ce genre, et que l'adoption de la suggestion que je viens d'énoncer y apporterait un remède certain et permanent.

Il est facile de concevoir qu'avec l'organisation qui a jusqu'à ce moment été suivie dans la distribution du travail, on ait eu à regretter le défaut d'unité et d'ensemble dans la direction du bureau, et l'on peut facilement se rendre compte de cet état de choses en songeant au peu de temps dont chacun de mes prédécesseurs en office a pu disposer pour l'étude des matières spéciales se rattachant à chacune des branches de ce département et pour surveiller l'exécution simultanée des travaux variés et importants dans chacune de ces branches. Il convient également de faire observer que les obligations et les occupations du commissaire en chef comme conseiller de la couronne absorbent une grande partie du temps dont il devrait pouvoir disposer pour l'accomplissement des devoirs immédiats de sa charge, et aussi que le peu qui lui en reste est forcément consacré à ordonner et à faire préparer, dans chaque bureau spécial, des actes administratifs qui devraient être confiés au chef de chacun d'eux.

Le sous-chef, comprenant la nature et l'étendue de ses devoirs, acquerrait bientôt une connaissance parfaite du fonctionnement des diverses branches du service et par conséquent une expérience administrative et des connaissances pratiques qui assureraient l'efficacité de la direction imprimée par le ministre du département, auquel il soumettrait, pour son approbation, le fruit d'études constantes et spéciales et le résultat de son travail de chaque jour.

### LA COLONISATION BAS-CANADIENNE.

La colonisation des terres incultes a considérablement souffert et le progrès en a été beaucoup retardé par suite du défaut des subsides au printemps de 1863, et tous les fonds votés avant cette époque étant épuisés lors de mon entrée en office, il m'a été impossible de

faire avancer les travaux de colonisation avant d'être constitutionnellement investi de ce pouvoir par un vote de l'Assemblée.

Durant la session qui s'est terminée en octobre dernier, un octroi législatif de \$25,000 a été accordé ; mais vu le manque précédent des subsides et l'époque avancée de la saison, je n'ai pu faire que des appropriations partielles, momentanément indispensables, sans pouvoir donner à l'ensemble des travaux l'élan nécessaire et tant désirable.

Je me permettrai maintenant de signaler à Votre Excellence certaines causes qui ont jusqu'ici entravé les progrès de la colonisation :

La première se trouve dans le préjugé malheureusement trop établi de ceux qui ont toujours voulu que les chemins fussent couverts, par bouts, en arrière de chaque paroisse ou des anciens établissements, et qui ont fait de ce système la base des travaux qu'ils ont ordonnés et exécutés.

L'expérience est là pour démontrer l'inutilité des efforts dirigés dans ce sens, tandis qu'il suffit de jeter un coup-d'œil sur les localités vers lesquelles s'est naturellement porté le flot des colons à la recherche d'un sort meilleur, pour apprécier la nature de l'aide dont la colonisation a besoin et que le gouvernement est tenu de lui accorder dans la mesure la plus grande de son pouvoir.

En effet, les cantons de l'Est, sans chemins pratiqués pour y parvenir, ont été envahis par nos compatriotes, et déjà, à dix et douze lieues en arrière des paroisses riveraines, s'élevaient des villages nombreux et prospères, rivalisant en richesses de toutes sortes avec les paroisses anciennes les mieux favorisées sous ce rapport, et ce résultat magnifique et consolant était déjà en partie accompli dès avant que les communications par la voie ferrée soient venues augmenter les facilités de transport et les chances d'un prompt succès.

Nous voyons de même, dans le territoire de l'Outaouais, la colonisation franchir de larges espaces, recherchant au loin les vallées les plus fertiles, et les sites les plus avantageux pour y fonder des établissements. Il en est de même pour le territoire du St. Maurice.

Mais voici un exemple plus frappant encore : La vallée du Saguenay, sans chemin, a été pareillement envahie par les habitants de la Baie St. Paul, des Eboulements, de la Malbaie et par ceux des comtés de Kamouraska, L'Islet et Témiscouata, qui avaient le fleuve à traverser, le Saguenay à remonter et des sentiers pénibles de 20 lieues et plus à franchir pour aller établir Hébertville et ses environs.

Le district de Rimouski a de même reçu, en dehors des paroisses anciennement établies, des colons nombreux de ces mêmes comtés.

Pourquoi tous ces intrépides travailleurs tournaient-ils le dos au clocher de leur village et allaient-ils si loin coloniser ?

C'était parce que les terres étaient, dans ces nouveaux endroits, plus avantageuses.

C'est ainsi, parce que la colonisation s'est faite trop souvent au rebours du courant que les colons ont établi vers les régions favorables, que les immenses sommes employées à promouvoir cette grande cause n'ont pas produit tous les résultats que nous pouvions espérer. Et d'une autre part, quand nous constatons que c'est à peine s'il s'élève une habitation isolée sur le plus grand nombre des petites routes qui ont été ouvertes depuis dix ans en arrière des anciennes paroisses, n'y a-t-il pas lieu de regretter et de condamner le préjugé funeste, dont l'influence a trop longtemps prévalu et qui vient s'appuyer sur cette erreur, que les canadiens ne peuvent pas perdre de vue le toit paternel, tandis qu'au contraire nous les voyons, hardis pionniers, pénétrer à 20, 30, 50 lieues dans la forêt et y chercher et trouver des terres qui font la joie de leur forte jeunesse et l'espérance de leurs vieux jours ?

Les grandes artères de communication dans la Gaspésie, les cantons de l'Est, les régions de l'Outaouais, du St. Maurice et du Saguenay, doivent donc d'abord être bien établies. Une fois terminées, comme je l'ai déjà fait observer, les routes secondaires seront faciles à déterminer ; car les colons, avec leurs instincts d'avenir et de succès et en se groupant sur les meilleures terres, démontreront où elles seront nécessaires, mieux que ne le pourraient faire les théoriciens.

La colonisation a également été retardée par une autre cause qu'il est plus difficile de faire disparaître parce qu'elle tient à l'amour-propre. C'est que tout le monde veut faire de la colonisation, et à son point de vue encore, sans songer que cette division dans l'action est une cause de faiblesse.

Le manque d'ensemble de tous ces projets formés isolément et de tous ces efforts séparés ralentit le progrès de ce grand travail national et affaiblit les ressources en les divisant et en les appliquant sans ordre sur un trop grand nombre de points.

Le trésor public est seul appelé à fournir les moyens nécessaires à l'ouverture de toutes ces nouvelles voies, et la conséquence qui en résulte est que, ne pouvant satisfaire dans une mesure convenable à toutes ces exigences, les voies de communication sont imparfaitement ouvertes et finissent souvent par disparaître, soit par suite de l'incurie de ceux qui sont préposés à leur entretien, soit encore parce qu'on finit par s'apercevoir qu'elles sont inutiles. En outre, ces exploitations isolées font perdre l'avantage des routes vicinales qu'une grande agglomération de colons réussit à ouvrir petit à petit, mais que des groupes isolés n'ont pas les moyens d'entreprendre.

De plus, en considérant, ainsi que je viens de le mentionner, que le trésor public est seul appelé à fournir les argents nécessaires pour cet objet, on se convaincra davantage de la nécessité de systématiser l'ouverture des voies de communications de manière à ce qu'elles produisent un plus grand bien en secondant des efforts combinés dans un but d'ensemble et d'utilité générale.

Ces idées, je le sais, ne sont point nouvelles, mais elles ont besoin d'être répétées afin de faire disparaître, autant que les circonstances pourront le permettre, une des plus grandes causes qui entravent le progrès de la colonisation. Il n'est pas hors d'apropos de mentionner ici que si ce mal existe on en trouve aussi trop souvent l'origine dans l'exercice d'un patronage irrationnel.

En vue d'adopter, autant que possible, dans la colonisation ce nouveau mode pour l'ouverture de nos grandes artères de voirie, j'ai eu devoir limiter, autant que j'ai pu le faire, l'emploi des \$25,000 mises à la disposition de ce département, pour en réunir le plus possible à la somme qui sera octroyée par la législature en 1864, pour ce service au Bas-Canada.

L'époque à laquelle l'octroi de ces \$25,000 a été fait l'automne dernier étant défavorable pour en faire avantageusement l'appropriation, à cause de la brièveté des heures de travail et aussi à cause des pluies fréquentes à cette saison, je décidai d'en employer le moins possible, si ce n'est pour l'ouverture de quelques chemins d'hiver d'absolue nécessité et pour faire terminer des ponts déjà commencés, ou pour faire couper les bois nécessaires à la construction de nouveaux ponts et pour leur charroi sur les chemins d'hiver, ainsi que Votre Excellence pourra le voir par le rapport ci-joint de M. De Labruère.

Les balances de cet octroi, réunies, à celui qui sera demandé pour 1864, seront plus utilement et plus avantageusement dépensées durant le printemps et l'été de 1864, alors que les jours seront plus beaux et plus longs et que la terre sera plus propre à être travaillée.

Des efforts et une sage administration de ces argents compenseront, je l'espère, le retard que la colonisation a subi en conséquence du défaut des subsides et des divers changements politiques qui arrêtent souvent, pendant un certain temps, le développement de projets utiles dont l'accomplissement exige toujours plusieurs années d'un travail constant et d'une direction uniforme.

Une exploration coûteuse a été faite pour s'assurer de la possibilité d'ouvrir un chemin entre Stoncham ou ses environs et la rivière Métabetchouan ou ses environs.

Messieurs Neilson et Hamel, qui ont dirigé cette exploration, ont fait rapport que le chemin projeté serait praticable, et ils en recommandent l'ouverture comme devant être utile aux colons du Haut Saguenay; mais ils constatent en même temps que sur tout son parcours le sol est impropre à toute culture, excepté à ses deux extrémités.

Cette dernière opinion exprimée par MM. Neilson est en outre corroborée par celle d'une personne dont la compétence en cette matière est reconnue par tout le monde, je veux parler de J. Perrault, écuyer, M. P. P. Ce monsieur, par un motif patriotique donc ses compatriotes doivent apprécier le mérite, n'a pas craint de s'associer aux fatigues et aux périls de l'expédition pour s'assurer pour lui-même des conditions du sol entre Tewkesbury et les approches du lac St. Jean, en même temps que de la praticabilité et des avantages d'un chemin entre ces deux points.

Dans mon opinion, la complétion immédiate du chemin Kinogami, depuis la Grande Baie et Chicoutimi jusqu'à l'ouest du lac St. Jean, pour relier tous les établissements du Haut Saguenay avec les eaux navigables de la Rivière Saguenay, et l'ouverture d'une bonne

voie de communication, depuis ces établissements jusqu'aux bords du fleuve, seraient d'urgence nécessinés, afin de procurer aux colons de cette vaste et fertile région agricole un débouché pour l'écoulement de ses produits et pour faciliter la colonisation de ce beau territoire.

Une autre exploration d'un riche territoire, sur lequel plusieurs messieurs du clergé ont attiré mon attention, a été faite pour localiser un chemin à travers les townships situés entre la seigneurie de Madawaska à l'est, le lac Pohonégamouk et la rivière St. François à l'ouest, le chemin Taché au nord et la province du Nouveau-Brunswick au sud.

Ce territoire, d'une richesse agricole incontestable, ouvert à la colonisation par un chemin qui, de la route Pohonégamouk, traversera les townships Estcourt, Bostford et Cabano, pour se relier au chemin du lac Témiscoquata à l'est et à la ligne du Nouveau-Brunswick à travers le township Bostford, ne pourra manquer d'être rapidement colonisé. Le rapport de cette exploration constate que déjà, malgré que les arpentages n'aient pas été exécutés dans ce territoire, néanmoins plusieurs terrains sont actuellement occupés et défrichés. Un grand nombre de jeunes canadiens, fils de cultivateurs établis sur les bords de la rivière St. Jean et jetés dans le Nouveau-Brunswick par une délimitation inconcevable des territoires respectifs de cette province et du Nouveau-Brunswick, n'attendent que l'ouverture de ces chemins pour venir augmenter nos richesses et notre force nationale et se réunir à leurs compatriotes du Canada.

Avant de terminer cette partie de mon rapport sur la colonisation, je suis heureux de pouvoir informer Votre Excellence que, grâce à l'octroi de \$900 accordé aux Acadiens de Matapédia pour leur chemin de colonisation, ils ont pu accomplir l'objet de cet octroi, et qu'en même temps cette somme, répandue dans leur colonie naissante, les a non seulement mis à l'abri des besoins auxquels les gelées hâtives de l'automne dernier les avaient exposés, mais leur a même fourni les moyens d'avoir leurs grains de semence pour le printemps prochain.

Les amis de la colonisation ont le droit de se féliciter sur l'avenir prospère destiné à cette œuvre éminemment nationale, en songeant au développement qu'elle peut réaliser dans les territoires nombreux et fertiles et encore inoccupés que cette province possède et qui n'attendent que le travail du colon pour remplacer par des moissons abondantes les grandes forêts qui les recouvrent actuellement. A part des régions du St. Maurice, de l'Outaouais, du Saguenay et des Cantons de l'Est, où des millions de cultivateurs trouveront les éléments d'une existence heureuse et prospère, les townships de Rimouski, le magnifique comté de Bonaventure et les deux côtés du grand chemin de Matapédia offrent encore pour la colonisation, des ressources que plusieurs générations ne sauraient épuiser.

## IMMIGRATION.

La décroissance de l'immigration en 1863, s'élevant à 2,755, comparée avec celle de 1862, est due à des causes faciles à concevoir. La guerre malheureuse qui, depuis trois années, déchire le sein de la Grande-République qui nous avoisine, a nécessairement enlevé à l'agriculture et aux industries manufacturières des centaines de milliers de bras adultes qu'il a fallu à tout prix remplacer. De là une élévation notable du prix du travail aux Etats-Unis et l'augmentation de l'immigration dans une proportion correspondante.

La prime très élevée offerte à l'enrôlement dans l'armée du Nord a aussi puissamment contribué à diriger vers nos voisins le courant de l'émigration européenne.

Cependant, si nous comparons les résultats respectifs du mouvement de l'immigration dans les deux pays, nous arrivons à la conclusion que, proportionnellement au chiffre actuel des populations respectives du Canada et des Etats-Unis, nous avons reçu un plus grand nombre d'émigrants que nos voisins.

En effet, le tableau suivant, obtenu de l'agent en chef de l'émigration, indiquant le nombre d'émigrants arrivés au Canada et aux Etats-Unis depuis 1830 jusqu'à 1860, nous permet de constater qu'à cette dernière époque, et eu égard à la population des deux pays, le pourcentage de l'immigration était de 36.06 pour le Canada, et 35.05 pour les Etats-Unis, nous donnant un surplus de 1.01.

ETAT du nombre d'immigrants arrivés au Canada par la voie du St. Laurent, et de ceux arrivés aux Etats-Unis, depuis l'année 1830 jusqu'à l'année 1863 inclusivement; avec un état décennal de la population des deux pays, et le pourcentage d'augmentation.

Années.	CANADA.			ETATS-UNIS.		
	Nombre d'arrivés à Québec et à Montréal.	Population.	Pourcentage d'augmentation.	No. de passagers étrangers aux Etats-Unis.	Population.	Pourcentage d'augmentation.
1830.....	28,000	.....	.....	23,327	18,866,020	.....
1831.....	50,256	.....	.....	26,633	.....	.....
1832.....	51,746	.....	.....	60,482	.....	.....
1833.....	21,752	.....	.....	58,640	.....	.....
1834.....	30,935	.....	.....	65,365	.....	.....
1835.....	12,527	.....	.....	45,374	.....	.....
1836.....	27,728	.....	.....	76,242	.....	.....
1837.....	21,901	.....	.....	79,340	.....	.....
1838.....	3,266	.....	.....	38,914	.....	.....
1839.....	7,439	.....	.....	68,069	.....	.....
1840.....	22,234	.....	.....	84,066	17,096,453	33.02
1841.....	23,086	.....	.....	80,289	.....	.....
1842.....	44,374	.....	.....	104,565	.....	.....
1843.....	21,727	.....	.....	52,496	.....	.....
1844.....	20,142	.....	.....	78,615	.....	.....
1845.....	25,375	.....	.....	114,371	.....	.....
1846.....	32,753	.....	.....	154,416	.....	.....
1847.....	90,150	.....	.....	234,963	.....	.....
1848.....	27,939	.....	.....	226,527	.....	.....
1849.....	38,494	.....	.....	297,024	.....	.....
1850.....	32,292	.....	.....	369,980	23,191,876	35.01
1851.....	41,076	1,842,265	.....	379,466	.....	.....
1852.....	39,176	.....	.....	371,603	.....	.....
1853.....	36,699	.....	.....	368,645	.....	.....
1854.....	53,133	.....	.....	427,833	.....	.....
1855.....	21,274	.....	.....	200,877	.....	.....
1856.....	22,439	.....	.....	200,436	.....	.....
1857.....	32,097	.....	.....	251,306	.....	.....
1858.....	12,810	.....	.....	123,126	.....	.....
1859.....	8,778	.....	.....	121,282	.....	.....
1860.....	10,150	2,507,657	36.06	153,640	31,429,891	35.05
1861.....	19,923	.....	.....	.....	.....	.....
1862.....	22,176	.....	.....	.....	.....	.....
1863.....	19,419	.....	.....	.....	.....	.....
	978,316	.....	.....	4,933,913	.....	.....

En considérant les résultats de cette statistique, nous devrions demeurer satisfaits du mouvement qui s'est produit en notre faveur; mais il est un mal difficile à empêcher, c'est celui de ne pouvoir retenir l'immigration qui se fait par la voie du St. Laurent, car, d'après les rapports de nos agents locaux, nous avons pu établir que depuis 1852 jusqu'à 1860, 146,853 immigrants ont laissé le Canada pour les Etats-Unis, ainsi que le tableau suivant le démontre :



ETAT indiquant le nombre des immigrants arrivés en cette province par la voie du St. Laurent et des États-Unis, et son mouvement.

Années.	Par le St. Laurent.	Des États-Unis.	Total.	Emigrés de la province aux États-Unis.	Fixés dans le	
					Haut-Canada	Bas-Canada.
1852.....	38,640	4,000	42,640	13,333	27,031	2,276
1853.....	35,968	5,000	40,968	11,504	25,069	4,395
1854.....	52,263	7,000	59,263	22,000	33,263	4,000
1855.....	20,796	1,000	30,796	5,500	22,767	2,529
1856.....	21,167	10,729	31,896	9,352	20,044	2,500
1857.....	30,257	41,994	72,251	38,397	31,423	2,431
1858.....	11,114	26,900	38,014	25,675	11,100	1,239
1859.....	7,061	13,179	20,240	13,940	5,500	800
1860.....	8,599	4,829	13,428	7,152	5,544	732
	225,865	123,631	349,496	146,853	181,741	20,902

La difficulté d'établir ces statistiques depuis 1860 m'a obligé de borner mes observations aux données exactes qui existent de cette époque ; les rapports officiels de ces dernières années ne pouvant être complétés que par les informations approximatives que les agents de l'émigration obtiennent difficilement touchant le nombre des émigrés qui quittent la province pour les États-Unis.

Néanmoins, il est un fait qui mérite dès à présent une mention spéciale relativement à l'immigration de 1863, c'est que la classe des immigrants a été bien supérieure à celle des années précédentes, ainsi que le constatent les tableaux contenus dans les rapports de l'agent en chef et des agents locaux, ci-annexés, et aussi que pendant la traversée on n'a eu à enregistrer que 58 décès, et qu'un seul a eu lieu à la Quarantaine de la Grosse-Isle.

En se rappelant ce que j'ai dit en commençant ce rapport, alors que j'ai mentionné que la diminution dans le nombre des immigrants de l'an dernier a été très-faible, malgré les avantages qui s'offraient à eux chez nos voisins, il est permis d'affirmer que l'immigration fait des progrès constants parmi nous et qu'elle est devenue un mouvement régulier qui contribuera, par son action incessante, à augmenter annuellement le chiffre de notre population et à développer l'exploitation de nos immenses ressources agricoles, de nos mines, de nos manufactures et des diverses industries qui offrent tant d'avenir sur notre sol au travail intelligent et persévérant.

Si nous jetons un coup-d'œil sur le mouvement de l'immigration dans nos sœurs-colonies de l'Amérique Britannique du Nord, nous constatons que, depuis 15 ans, l'immigration, dans la Nouvelle-Ecosse, a été presque nulle, et que le nombre d'émigrants arrivés aux divers ports du Nouveau-Brunswick n'a été, en 1862, que de 676, tandis qu'en 1847, le nombre en avait été de 14,879.

De 1847 à 1854, l'immigration a été sans cesse en décroissant, et à cette dernière date elle n'était que de 3,440. L'année suivante, ce chiffre tombait à 1,539, et la décroissance a continué dans la même proportion jusqu'à ce jour.

L'affluence extraordinaire de l'émigration européenne aux États-Unis depuis trois ans cessera avec la cause temporaire qui l'a produite, et le mouvement reprendra son cours habituel, auquel cette province continuera de participer dans la proportion que constatent les rapports déjà publiés.

Le gouvernement, dont j'ai l'honneur de faire partie, s'est empressé de mettre à exécution plusieurs suggestions importantes recommandées durant la session de 1863 par un comité permanent d'émigration et de colonisation. Il a été construit dans le port de Québec un débarcadère commode pour les immigrants, avec abris et lavoirs convenables. Les bureaux d'émigration, rapprochés des abris et du débarcadère, ont été, autant que possible, isolés des débarcadères ordinaires du commerce, toujours encombrés par les embaucheurs et les

agents de transport. Quant à la division des agences d'immigration à l'intérieur, elle existait de fait lorsque la suggestion en a été faite par le comité et rien ne laisse entrevoir que de nouvelles divisions soient nécessaires pour le présent.

Un livre sur l'émigration et sur les avantages qu'offre la province aux émigrants sera sous presse dans peu de jours et recontera, je l'espère, les prévisions qui y sont suggérées, pourvu que la distribution s'en fasse sans retard.

De toutes les recommandations faites par le comité, il ne reste plus à mettre à exécution que celle qui a trait à la nomination d'un agent d'immigration à New-York et à l'amendement des clauses 16 et 19 du chapitre 50 des statuts refondus du Canada, et sur lequel j'ai attiré l'attention du gouvernement.

Avant de terminer ce sujet, je crois devoir insister, ainsi que l'ont fait mes prédécesseurs, sur la nécessité de l'adoption des moyens les plus efficaces pour arrêter l'émigration de nos compatriotes aux États-Unis, et suggérer qu'un agent spécial soit chargé de la mission de les visiter et de les engager à revenir en cette province où l'encouragement accordé à la colonisation et à l'agriculture et le développement de l'industrie minière leur assurent un sort préférable à celui que de trompeuses promesses leur a fait rechercher à l'étranger.

Il n'est que juste que si le trésor public sert à faciliter l'immigration européenne dans ce pays, il soit également employé à ramener au milieu de nous nos nationaux qui l'ont quitté dans le vain espoir d'améliorer leur sort.

## AGRICULTURE.

Les rapports des diverses sociétés d'agriculture, tant du Haut que du Bas-Canada, témoignent de l'intérêt progressif qui a été manifesté depuis quelques années par la classe agricole pour l'amélioration de l'agriculture. En dépit des préjugés et des difficultés qu'a pu rencontrer l'œuvre de la dissémination d'idées et de théories plus éclairées sur le grand art de l'agriculture, et qui ont retardé l'emploi des machines perfectionnées, il a été facile de constater un progrès graduel dans ce sens. Ce progrès n'a pas été très rapide, et l'on en conçoit la raison. Le territoire encore couvert de forêts et propre à l'agriculture est encore si vaste en cette province, et le prix du sol par là même si peu élevé, que le cultivateur songe plutôt à agrandir sa terre qu'à l'améliorer : et l'expérience démontre que, dans telles circonstances, le perfectionnement de la culture s'opère très-lentement ; tandis que, lorsque le prix du sol est plus élevé et que le domaine du cultivateur est nécessairement plus restreint, celui-ci éprouve alors la nécessité d'en augmenter le pouvoir producteur, ce qui n'a lieu qu'en perfectionnant la culture en y appliquant les traitements et les amendements que suggèrent la science et l'expérience. Et l'on remarque, en effet, que presque partout dans la province, les cultures améliorées ont commencé généralement dans les endroits où la propriété agricole a atteint le prix le plus élevé, et que peu à peu elles ont été déterminées par cette valeur graduellement ascendante et qu'elles se sont accrues dans la même proportion : c'est ce qui se voit plus particulièrement dans les anciens établissements et dans les environs des grands centres de population.

Les premiers pas faits dans cette voie de progrès ne sont que le prélude de succès plus étendus qui ne peuvent manquer de couronner les efforts des gouvernements qui ont successivement prodigué des encouragements à cette œuvre, et ceux de la presse, unanime à les solliciter et à les approuver.

Cette cause a encore d'autres puissants éléments d'avenir, entr'autres la publication de revues agricoles périodiques par des hommes de talent et doués de connaissances spéciales ; l'établissement et le fonctionnement, surtout dans le Bas-Canada, de maisons d'enseignement théorique et pratique de la science de l'agriculture, tels que des hommes dévoués en ont fondé, savoir : l'abbé Pilote, à Ste. Anne de la Pocatière, l'abbé Thérien, à Ste. Thérèse, et aussi l'abbé Potvin au collège de Rimouski ; l'enseignement de cette science dans les écoles normales et autres institutions publiques, et pardessus tout et comme résultat de tous ces efforts déjà appliqués, la déchéance du funeste et absurde préjugé qui a si longtemps fait considérer à la jeunesse instruite les professions libérales comme étant la seule carrière qu'elle pouvait poursuivre sans déroger : aussi, est-ce avec la plus vive satisfaction

que nous en voyons déjà un bon nombre consacrer au plus noble des arts leurs moyens pécuniaires et le fruit des plus hautes études.

Malheureusement, les établissements que je viens de mentionner ne sont pas assez subventionnés, et si l'on tient compte des sacrifices énormes que se sont imposés leurs fondateurs en même temps que les résultats si certains qu'il est permis d'en attendre, on se convaincra que la législature devra accorder un octroi spécial pour leur encouragement.

La chambre d'agriculture du Bas-Canada, persuadée de la nécessité de venir en aide à la cause de l'enseignement agricole, a affecté une somme de \$1000 par année pour fonder 20 bourses, afin d'engager nos jeunes compatriotes à profiter de l'avantage de cette éducation.

Un autre moyen bien propre à disséminer le goût et la connaissance de l'agriculture, serait de faire distribuer, dans les écoles subventionnées par le gouvernement, des livres élémentaires traitant des diverses branches de cette science, qu'il faut nécessairement faire aimer par le peuple, dont la moralité sera d'autant plus grande qu'il sera plus attaché à la culture du sol. Il est bien admis, en effet, que la famille du cultivateur, quelque humble qu'elle soit, se trouve, par la nature même de ses occupations et de son travail, dans des conditions de moralité bien supérieures à celles des autres classes de la société; car son travail de chaque jour s'accomplit sous les yeux de son chef, qui en surveille sans effort la conduite morale en même temps qu'il en dirige le travail matériel.

Afin de pourvoir à cet objet avec efficacité, économie et régularité, ces livres devraient être choisis par la Chambre d'agriculture dans chaque province, et former partie de ceux que les surintendants de l'éducation, dans chaque province, distribuent annuellement aux élèves, soit comme livres d'étude, ou autrement.

Cette considération du résultat moral de l'extension de la culture du sol, laquelle doit toujours être au fonds de la pensée du législateur, se rapporte trop intimement à la question de la prospérité publique et à celle du progrès social et matériel du peuple, pour ne pas engager tous les amis sincères de notre pays à unir leurs efforts pour assurer, par tous les moyens rationnels et à tout prix, le progrès de l'enseignement agricole et le soutien des établissements fondés dans le but de le propager.

En examinant les différents rapports des sociétés d'agriculture, nous voyons qu'en général les prix accordés par ces sociétés le sont principalement pour les animaux et les grains.

Il serait, je crois, très avantageux que les lois qui régissent ces associations fussent amendées de manière à les obliger à appliquer une partie des fonds dont elles disposent à des récompenses pour le défrichement des terres incultes, pour la meilleure préparation du sol, et ses amendements, pour la meilleure culture des plantes sarclées et pour celle des plantes textiles.

Cette dernière culture, bien que moins avancée qu'elle ne devrait l'être, a néanmoins, depuis la hausse produite par la guerre civile sur les cotons américains, commencé à prendre des proportions qui méritent notre plus vive attention. Durant l'année dernière, plusieurs milliers d'acres de terre ont été ajoutés à la quantité déjà soumise à cette culture, dont les avantages sont maintenant d'autant plus appréciés qu'il est bien reconnu que notre sol et notre climat sont éminemment favorables à la production du chanvre et du lin. Le seul obstacle au développement de cette production se trouve dans la difficulté d'écouler les récoltes brutes, ou de les manifester.

Quelques instruments pour broyer le chanvre ont été introduits dans la province, aux frais du gouvernement, et déjà Terrebonne en possède une manufacture qui peut fournir aux cultivateurs des machines perfectionnées, en quantité suffisante pour les besoins actuels et pour plusieurs années encore.

Aussitôt que l'usage de ces machines deviendra plus général et que la préparation de la filasse pourra se faire d'une manière plus économique et plus expéditive, il sera du devoir du gouvernement d'encourager l'établissement de filatures et d'en démontrer les avantages, par l'importation et la distribution dans plusieurs parties de la province, de machines perfectionnées, conformément aux suggestions faites par un agronome distingué, M. Ossaye, qui s'occupe spécialement de la culture des plantes textiles et de l'emploi des produits de cette culture.

Suivant M. Ossaye, au lieu d'occuper les détenus dans les pénitenciers, prisons et maisons de réforme, à casser de la pierre, leur travail pourrait être utilisé pour la filature des plantes textiles au moyen de machines introduites par l'état dans ces maisons de détention. Ce projet offre le double avantage d'augmenter le revenu de ces établissements et de préparer, par un travail utile et moralisateur, un état respectable et lucratif aux détenus, dès qu'ils seront rendus à la société.

Si cette suggestion était adoptée, nous cesserions avant peu d'années d'être tributaires de l'industrie étrangère pour la production des toiles, cables, cordes, filets et cordages, dont la consommation est si grande en cette province, et nous aurions réalisé dans l'industrie un progrès correspondant au développement progressif d'une culture importante et parfaitement adaptée à notre sol et à notre climat.

### BREVETS D'INVENTION.

L'état suivant démontre que, bien que le nombre des demandes de brevets d'invention soit plus considérable et que le revenu provenant de cette source se soit augmenté, il ne s'est pas accru aussi rapidement que par le passé : ce qui s'explique facilement par l'attente où est le public, depuis deux ans, que la loi qui régit ce genre de propriété doit subir des modifications importantes. On voit par compensation que les brevets acquièrent déjà plus d'importance que par le passé, puisque le nombre des cessions a augmenté. Cet accroissement indique un développement salutaire de l'esprit d'entreprise industrielle, qui ne peut qu'être profitable aux intérêts commerciaux et agricoles de la province. Ce progrès exige de la part du gouvernement une attention sérieuse et une étude approfondie des moyens par lesquels cette branche du service administratif pourrait être perfectionnée de manière à définir plus clairement et plus efficacement les droits respectifs des inventeurs et du public.

État comparatif des affaires expédiées en 1861, 1862 et 1863.

Année.	Demandes.	Brevets octroyés.	Cessions enregistrées.	Dessins enregistrés.	Marques de fabrication enregistrées.	Honoraires perçus.
1861.....	160	142	56	2	3	\$    cts. 3,012 70
1862.....	180	160	72	.....	17	3,650 90
1863.....	207	156	78	4	1	3,759 75

Depuis plusieurs années, on semble avoir reconnu que nos lois qui se rapportent à l'octroi des brevets pour la protection des inventions et des découvertes exigent quelques modifications et des dispositions nouvelles, afin de simplifier et de régulariser l'action de cette branche du service public.

La multiplication graduelle des affaires qui se présentent devant le bureau des brevets ne fait que démontrer de jour en jour davantage l'urgence d'une prompte révision de la loi qui l'institue.

De toutes les modifications auxquelles on a songé depuis quelque temps, la plus importante est sans doute celle qui tendrait à assimiler davantage nos lois à celles des nations qui sont aujourd'hui à la tête de la civilisation, et par laquelle il serait permis aux inventeurs de tous les pays de jouir parmi nous de la protection qui leur est accordée aujourd'hui presque partout.

L'opportunité et les avantages d'une pareille mesure ont été fréquemment débattus contradictoirement. Je pense que les raisons qu'on a données, et qui semblent surgir les premières du simple examen de la question, militent fortement en faveur d'une pratique plus libérale que celle que permet la loi actuelle.

D'abord, en permettant aux étrangers de prendre chez nous des brevets d'invention sur le même pied que nos nationaux, on ouvre immédiatement aux inventeurs résidant dans notre pays un champ vaste et riche d'exploitation dont ils sont actuellement exclus, celui des Etats-Unis, nos voisins, qui ont, par des modifications récentes, offert la protection de la loi, sur le même pied et aux mêmes conditions qu'aux Américains eux-mêmes, aux inventeurs des pays qui protégeraient leurs découvertes.

En imitant cet exemple de législation libérale, nous ferions cesser de suite l'état d'infériorité dans lequel se trouvent placés nos nationaux, ainsi que les autres sujets britanniques qui viennent s'établir parmi nous.

Mais il est une considération plus pressante, qui me semble devoir attirer notre attention la plus immédiate et nous engager à libéraliser notre législation, parce qu'elle s'adresse plus directement à l'intérêt du plus grand nombre : c'est l'impulsion que ne pourrait manquer de donner à notre industrie manufacturière la protection des machines ou des procédés améliorés qui peuvent avoir pris naissance à l'étranger, mais que nul ne cherche à introduire parmi nous par suite du manque de protection suffisante. On ne peut se cacher que l'établissement de nouvelles machines, les frais préliminaires d'expériences, la construction de modèles, etc., exigeant des placements de capitaux et entraînant certains risques auxquels ne sont pas exposés ceux qui n'ont plus qu'à copier ce qu'ils voient déjà faire près d'eux, font hésiter à la fois et les inventeurs et les capitalistes étrangers qui seraient disposés à venir exercer chez nous des industries nouvelles, qui, en employant dans le pays nos matières premières, des bras, des moteurs, tendraient à augmenter la propriété générale. En mettant comme simple condition à la protection des inventions brevetées, que les machines ou les produits améliorés, selon le cas, seraient confectionnés dans le pays,—disposition adoptée en France particulièrement et dans plusieurs autres contrées,—on protégerait les consommateurs contre le monopole du dehors et nos industriels contre une *indue concurrence*. Je pourrais, je pense, citer plusieurs procédés, appareils ou industries, qui recevraient beaucoup plus d'attention et se développeraient parmi nous, si les propriétaires actuels de brevets étrangers pouvaient obtenir ici la même protection que celle qu'ils trouvent ailleurs. Je ne citerai qu'un cas de cette nature, parce qu'il s'adresse plus immédiatement à l'intérêt des classes agricoles, dont certains produits, aujourd'hui négligés ou perdus, se trouveraient utiisés, et que le public des consommateurs en tirerait lui-même des avantages notables.

Une compagnie de capitalistes des Etats-Unis a acquis d'un inventeur la propriété d'un procédé nouveau très-ingénieux et économique, par le moyen duquel les plantes textiles, le bois, la paille et autres matières ligneuses sont désintégrées en quelques minutes, et les fibres ainsi préparées sont de suite propres à être livrées aux machines à carder ou à faire le papier, sans avoir besoin de passer par le rouissage ou par les alcalis. Ce procédé, qui deviendrait une source de richesse en rendant profitable de suite la culture de lin, du chanvre, etc., appartient, comme je le dis plus haut, à une compagnie des Etats-Unis, qui naturellement ne viendra pas placer parmi nous un capital considérable sans jouir de la protection d'un brevet. Ce cas très-remarquable par son importance se reproduit naturellement dans une foule d'autres moins apparents.

Il n'est pas besoin, je pense, d'appuyer davantage sur la nécessité de suivre à l'égard des brevets d'invention l'exemple de libéralité et de réciprocité que nous donnent, à cet égard, les pays plus anciens et plus avancés que nous dans le développement des industries manufacturières et qui ne semblent pas avoir lieu de regretter d'y avoir eu recours.

Une autre considération qui doit nous engager à modifier nos lois dans ce sens, c'est que la province ne manquerait pas de tirer, des honoraires exigibles, un revenu considérable, car la plupart des inventeurs américains qui font la dépense de prendre brevet chez eux, ne manqueraient pas d'en demander la protection parmi nous. Or, comme le département qui s'occupe de cette branche du service paie déjà ses dépenses à même le revenu du petit nombre comparatif des brevets qu'il accorde, il pourrait, sans une augmentation considérable de frais, recevoir un beaucoup plus grand nombre de demandes, qui donneraient ainsi un surplus net qui augmenterait de jour en jour.

---

---

**CHAMBRES DES ARTS ET MANUFACTURES.**

---

Les rapports de ces chambres, pour 1863, ont été adressés au département de l'agriculture conformément aux dispositions de la 20<sup>e</sup> Vict., chap. 32.

Celui de la Chambre du Haut-Canada démontre la continuation de son état prospère, déjà signalé à Votre Excellence par le rapport de mon prédécesseur, en 1863.

Elle avait à son crédit, en décembre dernier, une balance disponible de \$1,167 50. Durant l'année, sa bibliothèque s'est accrue de 123 volumes et elle en compte aujourd'hui 1171.

Celui de la chambre du Bas-Canada ne fait que constater de nouveau les embarras financiers qui paralysent presque tous ses efforts et dont elle ne pourra sortir que par l'intervention du gouvernement.

J'aurai l'honneur de soumettre à Votre Excellence ainsi qu'aux différentes branches de la Législature, des copies du rapport de ces chambres ainsi que des chambres d'agriculture du Haut et du Bas-Canada, contenant des informations très utiles et des détails fort intéressants sur les progrès de l'agriculture.

Le tout respectueusement soumis,

L. LETELLIER,  
Ministre de l'agriculture.

## APPENDICE AU RAPPORT

DU

Ministre de l'Agriculture et des Statistiques.

## SECONDE PARTIE.

RAPPORT SUR LES CHEMINS DE COLONISATION  
DANS LE BAS-CANADA,

POUR L'ANNEE 1863.

BUREAU DE L'AGRICULTURE ET DES STATISTIQUES,  
DÉPARTEMENT DE LA COLONISATION,  
QUÉBEC, 29 février 1864.A l'honorable L. LEFELIER,  
Ministre de l'Agriculture,  
Etc., etc., etc., Québec.

MONSIEUR LE MINISTRE,—Conformément aux instructions que vous m'avez données, j'ai l'honneur de vous faire rapport sur les travaux exécutés dans les chemins de colonisation, dans le Bas-Canada, pendant l'année 1863.

L'octroi législatif n'ayant eu lieu qu'à une époque très-avancée de la saison, et des circonstances qu'il a été impossible de contrôler, ayant retardé la distribution de l'allocation, il a été jugé préférable, dans l'intérêt de la colonisation, de remettre au printemps prochain l'emploi des deniers destinés à l'ouverture des chemins.

Cependant, quelques travaux ont été exécutés, consistant principalement dans l'ouverture de chemins pour lesquels avaient été faits des octrois en 1862, et dans la préparation des bois nécessaires à la construction de certains ponts.

L'expression si unanime de l'opinion publique en faveur de l'ouverture de chemins de colonisation et le succès qui a déjà couronné ces entreprises, font espérer que les efforts du gouvernement, pour coloniser les terres incultes du domaine public, seront noblement secondés par les représentants du peuple.

Dans les circonstances actuelles, je crois de mon devoir de dire que le pays doit redoubler d'énergie et s'imposer même des sacrifices, afin de mettre obstacle à ce courant qui, depuis l'été dernier surtout, entraîne un nombre bien considérable de jeunes gens et de familles vers le territoire américain, et semble devenir tous les jours plus impétueux.

La hideuse plaie de l'émigration aux États-unis est ouverte de nouveau. Le Canada voit avec peine son sang le plus pur et le plus vigoureux s'en échapper, et, à moins d'apporter un remède prompt et énergique, les plus beaux fruits de la colonisation, en plusieurs endroits, seront perdus, et la cause même de la colonisation se trouvera gravement compromise.

Des Canadiens, se faisant illusion sur les avantages qu'ils peuvent trouver à l'étranger, abandonnent le défrichement de leurs terres, désertent journellement nos campagnes, et chaque convoi de chemin de fer nous prive de ces bras vigoureux dont le pays a tant besoin.

En présence de faits aussi désolants et d'une immigration aussi forte, les demi-mesures sont inutiles.—Aussi, je n'entretiens aucun doute que la législature, qui a tant à cœur les intérêts du pays, voyant l'immensité du danger et sondant toute la profondeur du mal, ne s'empresse d'allouer, en faveur de l'œuvre patriotique de la colonisation, une somme qui permette à nos dévoués colons d'espérer beaucoup dans l'avenir et les retienne sur le sol natal.

L'étendue des chemins ouverts en 1863, est de 36 milles et 18 arpents. Sur cette étendue, 4 milles et 1½ arpent, ainsi que 16 milles et 11¼ arpents ouverts antérieurement, ont été parachevés, formant un total de 20 milles et 12¾ arpents de chemin complétés en 1863.

Il a été construit des ponts dont le pavage réuni mesure 6,296 pieds, et aussi 2 milles et 2¾ arpents de pontage sur terre.

Outre les travaux qui précèdent, 72 milles et 7 arpents d'anciens chemins ont été réparés ou améliorés.

La somme qui a été employée à ces divers travaux est de \$23,386.98.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

BOUCHER DE LA BRUERE,

Inspecteur en office des agences.

## COMTE DE CHICOUTIMI.

### CHEMIN KINOGAMI.

#### *Première section.*

Conducteur :—T. BOULLIANE.

Balance de l'octroi de 1862 .....	\$582 85
Montant payé. ....	300 00

Balance restant..... \$282 85

Avec cette somme, M. Boulliane a parachevé 16¼ arpents de chemins, ainsi que plusieurs ponts dans la partie adjoignant le pont de Beau-Portage.

Plusieurs personnes ont semé le long du chemin; l'orge est venue très-belle et en parfaite maturité.

Tous les lots sur le chemin sont pris et des défrichements considérables ont été faits.

### CHEMIN KINOGAMI.

#### *Seconde Section.*

Conducteur :—J.-B. GAUDIN.

Montant octroyé .....	\$300 00
Montant payé .....	300 00

Il a été parachevé, en 1863, trente chaînes de chemin. Une des côtes de Kouspangish a aussi été terminée. Le reste du chemin est ouvert en chemin d'hiver jusqu'à Metabetchouan.

Il a été fait quatre ponts mesurant ensemble 39 pieds de pontage.

Le sol où a opéré M. Gaudin est d'excellente qualité. Il est composé d'une légère couche de terre sablonneuse, reposant sur un fond d'argile. Melangée, cette terre est d'une grande richesse. Le foin que M. Gaudin a semé, pour consolider le chemin, a poussé à la hauteur de 5 pieds.



Le sol est de même qualité jusqu'à Metabetchouan, distance d'environ cinq milles, mais un peu plus savaneux.

Voici ce que m'écrivait M. Gaudin, le 8 mai dernier, relativement aux progrès de la colonisation du lac St. Jean.

" Dans le cours de cet hiver, il est allé au lac St Jean et dans les environs près de 200 familles : plusieurs de ces familles sont venues des différentes paroisses du comté de Charlevoix et quelques-unes de la paroisse de Beauport, comté de Québec. Le plus grand nombre de ces familles sont venues pauvres et seront sans aucun doute, après leurs semences, dans la plus grande détresse. Ces courageux colons espèrent que le gouvernement viendra à leur secours en leur faisant ouvrir le chemin Kinogami pour les voitures d'été cette année. En ouvrant cette grande et utile communication, ils trouveront, en gagnant eux-mêmes cet argent, le moyen de faire subsister leurs familles. La récolte à Hébertville et à Ouiatchouan, quoique bonne, n'est pas suffisante pour les nourrir tous. Déjà il en est venu à Chicoutimi, acheter des provisions, et vous savez la peine que ces pauvres colons ont pour les transporter chez eux : le quart de fleur ou de lard se monte encore à Hébertville sans trop de danger ; mais là, il faut le défaire et le mettre par 60lbs. dans des sacs pour pouvoir le passer sur la Belle-Rivière, à cause de ses dangereux rapides, et ses nombreux portages. Vous voyez ce qu'un quart de farine coûte, rendu à Metabetchouan. Très souvent il arrive qu'un canot chavire dans ces rapides et son contenu se trouve complètement perdu."

Il est urgent que le chemin soit complété au moins jusqu'à la ligne de division entre Caron et Metabetchouan ; car alors les colons qui sont établis sur le bord du lac St. Jean de Rouspagan à Metabetchouan, distance de 12 milles, en ouvrant une route d'environ 18 arpents pour communiquer au chemin Kinogami, auraient une voie de communication pour aller au moulin, à Hébertville, et pour écouler leurs produits.

Les grains récoltés dans les environs du chemin sont le blé, l'orge, les pois, le seigle et l'avoine. Ces grains n'ont éprouvé aucun dommage par les insectes ou par la gelée.

" J'ai passé, " dit M. Gaudin, " au commencement de septembre dernier dans le 1er rang double de Caron, dont tous les colons, au nombre de 40 familles, n'étaient venus que le printemps dernier commencer à abattre le premier arbre sur leurs terres ; la récolte qu'ils avaient de leur première semence était magnifique à voir par la qualité et la quantité. Oh ! monsieur, qu'il fait plaisir dans ces moments-là aux amis de la colonisation de voir ces braves colons venir à vous, la joie peinte sur le visage, vous prier de vous arrêter un instant pour contempler l'ouvrage qu'ils ont fait en si peu de temps, et de voir que leurs peines et leurs fatigues sont couronnées par le succès. J'en connaissais parmi eux qui n'étaient venus qu'avec un quintal de farine pour toute richesse. Je pense qu'une partie de ces braves colons auront assez de leurs récoltes pour se nourrir toute l'année ; il ne leur manque plus qu'une chose, une bonne communication."

M. Gaudin estime qu'il faudrait une somme de \$3,000 pour compléter cette section du chemin.

#### CHEMIN KINOGAMI.

Conducteur:—EMILE DUMAIS.

Balance de l'octroi de 1862.....	\$820 87
Balance restée entre les mains du conducteur.....	\$499 35
Balance payée en 1863.....	321 52
	820 87

De cette somme, celle de \$759.87 a été payée à Pierre Gagnon, entrepreneur des bois nécessaires à la confection du pont projeté sur la rivière Ouiatchouan, dans le township Charlevoix. Le reste a été payé à M. Dumais pour effets et outils fournis par lui, l'année précédente.

L'emplacement de ce pont n'est pas encore définitivement fixé.

## PONT KASKOUIA.

Entrepreneur :—HIPPOLYTE DUFOUR.

Montant octroyé.....	\$1,200 00
Montant payé.....	800 00

Balance restant.....	\$400 00
----------------------	----------

Ce pont, situé sur la rivière Kaskouia, dans le chemin Kinogami, township Kinogami, a été donné à faire par contrat le 29 avril dernier au sieur H. Dufour, pour la somme de \$1200.

Il a 600 pieds de longueur, sur une largeur de 15 pieds.

Le bois employé dans la construction est de la meilleure qualité, et a été chevillé en fer, bien que l'entrepreneur n'y fut pas obligé.—Ce pont est maintenant terminé.

## PONT DE LA RIVIERE AU SABLE.

Entrepreneur :—H. DUFOUR.

Montant octroyé en 1862.....	\$1,200 00
Montant octroyé en 1863.....	200 00

	\$1,400 00
--	------------

Montant payé.....	777 66
-------------------	--------

Balance restant.....	\$622 34
----------------------	----------

Ce pont, situé à l'endroit où le chemin Kinogami intersecte la Rivière au Sable, est divisé en deux parties par un flot d'à peu près un arpent de largeur.

La longueur de la partie sud-est de ce pont est de 267 pieds; la longueur de la partie ouest de 119 pieds, en tout 386. Il y a 18 pieds de largeur et 18 pieds de hauteur.

La partie sud-est est terminée sur un espace de 201 pieds; il reste 67 pieds à compléter.

Sur la partie ouest, il y a 82 pieds de finis; il reste encore 37 pieds à compléter, moins les quais qui sont terminés.

La partie finie est solidement construite, le tout peinturé et fait conformément au contrat.

Le pont doit être terminé le 15 mars prochain.

## PONT DE BEAU-PORTAGE.

Entrepreneur :—H. DUFOUR.

Balance restant de 1862.....	\$512.50
Montant payé en 1863.....	487.50

Balance restant.....	\$ 25.00
----------------------	----------

Ce pont, commencé en 1862, a été terminé dans le cours de l'hiver dernier.

Sa longueur est de 353 pieds sur une hauteur de 22 pieds au-dessus de l'eau. Il a coûté \$975.

## CHEMIN DE ST. URBAIN A LA GRANDE-BAIE.

Conducteur.—ANDRE BOUCHARD.

Montant octroyé.....	\$53.20
“ payé.....	53.20

Cette somme a été employée à débarrasser le chemin des arbres renversés qui obstruaient le passage. M. Bouchard a depuis construit un pont de 50 pieds et en a réparé treize autres.

Une somme de \$50 a aussi été payée à L. Fournier afin de l'aider à construire une maison pour loger les voyageurs.

### COMTÉ DE CHARLEVOIX.

#### PONT DE LA RIVIÈRE DU GOUFFRE.

Entrepreneur :—IGNACE GAGNON.

Montant octroyé en 1861.....	\$ 300.00	
“ “ 1862.....	1700.00	
		\$2,000.00
Montant payé en 1861... ..	\$ 300.00	
“ “ 1863.....	1700.00	
		\$2,000.00

Ce pont, situé sur la rivière du Gouffre, dans la paroisse de la Baie St. Paul, et construit sous la surveillance et direction du conseil municipal, a été donné à faire à l'entreprise pour le prix de \$3,340, dont \$2,000 ont été payées par le gouvernement et \$1,340 par les habitants de la paroisse. Une somme de \$40 a été payée en sus par ces derniers pour ouvrages supplémentaires.

Le conseil se propose d'employer encore une autre somme afin de consolider cette construction.

La longueur du pont est de 500 pieds sur 22 pieds de largeur.

Ce pont est terminé depuis le mois de novembre dernier et paraît solide et durable.— Il a été reçu par des experts.

#### CHEMIN DES MARAIS.

Conducteur :—LOUIS TURCOT.

Montant octroyé.....\$178.20

Le point de départ de ce chemin, est à 4 milles de l'église de la Malbaie, du côté est de la rivière; il se termine au chemin de Ste. Agnès, traversant l'embranchement du chemin de l'anse St. Jean.

Il est ouvert en chemin d'hiver dans toute sa longueur, qui est de 36 milles.

M. Turcot a fait travailler sur tout le parcours de ce chemin, ouvert l'année précédente, par le moyen de souscriptions.

Il a élargi le chemin et l'a déblayé en ôtant les souches et les arbres renversés qui obstruaient le passage.

Dix ponts ont aussi été construits, formant en tout 266 pieds de pontage.

A peu près un tiers de la longueur de ce chemin est bordé de terrains propres à la culture. A sa jonction avec le chemin de l'anse St. Jean, l'on trouve un superbe bloc d'excellentes terres, qui va en augmentant d'étendue à mesure que l'on approche du Saguenay,

Le sol, sur ce bloc, se compose de terre jaune reposant sur un sous-sol de terre forte. Dans les autres parties du chemin on trouve de la terre jaune et sablonneuse et quelques fonds de terre végétale avec sous-sol de marne. Les bois sont de haute futaie et consistent en pin, épinette blanche et rouge, cèdre, bouleau et merisier.

Ce chemin ouvre une communication entre les établissements de l'anse St. Jean et les anciennes paroisses du fleuve.

Il existe un grand nombre de pouvoirs d'eau sur les nombreux cours d'eau que traverse le chemin.

M. Turcot dit que le chemin, complété en chemin d'été, coûterait \$200 du mille, non compris les ponts.

---

**COMTÉ DE QUÉBEC.**


---

**CHEMIN DE LA ROCHE-PLATE.**Conducteur :—**CHARLES RHÉAUME.**

Balance de l'octroi de 1862.....	\$100.00
Montant payé en 1863.....	100.00

Ce chemin part de la côte de la Roche-Plate et est ouvert d'un bout à l'autre jusqu'à un arpent en-deçà du pont de la rivière Huron, lieu où il doit se terminer.

Un endroit du chemin était traversé par un rocher presque infranchissable, une somme de \$100 a été allouée pour faire disparaître cette obstruction:

Comme il aurait été très-dispendieux de miner ce rocher, il a été jugé préférable de le tourner. En conséquence, un chemin d'un peu plus de 5 arpents de longueur a été ouvert à la base du rocher; de cette étendue, deux arpents ont été parachevés, le reste le sera au printemps.

Cette amélioration permettra aux cultivateurs de pouvoir passer avec des charges sans faire portage, ce qu'ils ne pouvaient faire auparavant.

---

**COMTÉ DE PORTNEUF.**


---

**CHEMIN DE VALCARTIER A ST. RAYMOND.**Conducteur :—**MICHEL DÉRY.**

Balance de l'octroi de 1852.....	\$100.00
Montant payé.....	95.29

Balance restant.....	\$ 4.71
----------------------	---------

Ce chemin part du chemin de Valcartier et se termine au chemin du 3me rang de Gosford, au lot No. 7.

Trois milles de ce chemin ont été parachevés cette année. Cette étendue, ajoutée à ce qui a été fait en 1862, donne cinq milles praticables pour les voitures d'été et un mille ouvert en chemin d'hiver.

Le coût du chemin parachevé a été de \$180 du mille.

Il existe plusieurs pouvoirs d'eau sur la rivière, qui se décharge dans le lac à l'Île.

Ce chemin favorisera beaucoup la colonisation et sera d'un grand avantage par les habitants qui s'établissent dans la partie nord-est de Gosford.

Il est verbalisé jusqu'au lot No. 21, du 3me rang de Gosford.

---

**COMTÉ DE ST. MAURICE.**


---

**CHEMIN DE HUNTERSTOWN A ST. ETIENNE.**Conducteur :—**CHARLES GÉLINAS.**

Montant octroyé.....	\$69 97
Montant payé.....	\$69 97

M. Gélinas, avec cette somme et celle de \$15.03 qui lui était restée en mains, l'année précédente, a, dans le cours de l'hiver dernier, fait et préparé les bois nécessaires à la construction d'un pont sur la Grande-Rivière, dans le township de Caxton.

Ce pont aura 90, pieds de longueur.

---

---

**COMTES DE ST. MAURICE ET DE MASKINONGÉ.**


---

CHEMIN DES SOURCES DE ST. LÉON A CAXTON.

Conducteur :—GEORGES CHAÎNÉ.

Balance de l'octroi de 1862 .....	\$100 00
Montant payé en 1863 .....	50 00

Balance restant.....	\$ 50 00
----------------------	----------

En sus de cette somme, le conducteur avait en mains une balance de \$144 76. Il a employé cet argent à ouvrir et compléter huit arpents de chemin sur moitié de sa largeur.

Un pont de 80 pieds de pontage et élevé de 21 pieds, a été aussi construit ; il a coûté \$180 00.

Les avantages qu'offre ce chemin à la colonisation sont très-considérables, vu qu'il conduit aux riches townships de Caxton et de Shawinigan. Les progrès qu'on fait, ces townships sont tels qu'aujourd'hui certaines terres s'y vendent aussi cher que celles des anciennes paroisses.

M. Chaîné m'écrit que les voyageurs qui visitent ces endroits ne peuvent croire que le beau canton de Shawinigan ne soit colonisé que depuis une douzaine d'années.

L'on estime qu'il faudra une somme de \$900 pour compléter ce chemin.

---

**COMTE DE BERTHIER.**


---

CHEMIN ALFRED ET CHEMIN STE. CATHERINE.

Conducteur :—JEREMIE LAPORTE.

Balance de l'octroi de 1862 restée entre les mains du conducteur.....	\$316.97
---	----------

M. Laporte a parachevé un demi-mille de chemin resté inachevé, dans la route Alfred.

Dans le chemin de Ste. Catherine, qui n'est que la continuation du chemin Alfred, il restait encore quatre milles à améliorer. Mr. Laporte en a parachevé 3½ milles.

Ces travaux consistent dans le nivellement et l'érochage du chemin, dans la confection de fossés, l'abaissement de quelques côtes et l'élargissement du chemin, en plusieurs endroits.

Une place d'église a été fixée, cette année, par l'autorité religieuse, dans le 10ème rang de Brandon.

M. Laporte estime qu'il faudrait encore une somme de \$50 pour parachever le demi-mille qui reste à améliorer.

---

**COMTÉ DE JOLIETTE.**


---

CHEMIN DE JOLIETTE ET MATAWAN.

Conducteur :—MAXIME CRÉPEAU.

Balance de l'octroi de 1862, .....	\$724.30
Montant octroyé en 1863 .....	33.95

Montant payé en 1863.....	\$758.25
	\$724.30

Balance restant.....	\$ 33.95
----------------------	----------

Les travaux ont été commencés, l'automne dernier, au 11½ème mille du chemin, et se sont terminés à 60 arpents des établissements des MM. Brassard, sur la rivière Matawan ; la distance entre ces deux points est de 24 milles, lesquels ont été ouverts en chemin d'hiver.

—Les 60 arpents restant pour se rendre à la rivière ont été ouverts aux frais des messieurs

Brassard dont le zèle, pour l'avancement de la colonisation des terres de la rivière Matawan, est si bien connu.

M. Crépeau a de plus réparé 7 milles, dans un ancien chemin de chantier, qui conduit du 9ème mille de la route d'été au 2ème rang de Joliette, sur les établissements de M. Antoine Leprohon. Cette dernière partie de travail a été faite dans le but de rapprocher les colons de Matawan des premiers établissements de plusieurs lieues et de faciliter les communications avec la ville de Joliette. Cet embranchement aura aussi l'avantage d'empêcher des plus fortes côtes qui se trouvent dans l'autre partie de la route.

Sept ponts ont été construits, formant ensemble 304 pieds de longueur; plus, différents autres petits ponts de peu d'importance.

Ces ponts sont faits pour servir au chemin d'été.

Outre la somme de \$724.30 payée à M. Crépeau en 1863, une autre somme de \$299.75 lui a été transmise au mois de janvier dernier pour couvrir ses dépenses de l'automne dernier.

Le coût de la construction des ponts a été de \$230.—Les réparations du chemin de chantier ont coûté \$70.

En sorte que le chemin d'hiver n'a coûté que \$30.04 par mille, y compris les frais encourus pour le localiser. "C'est, comme je vous l'ai déjà dit," m'écrivit M. Crépeau, "M. l'abbé Provost qui s'était chargé de diriger cette exploration et il a réussi à merveille.

"Ce monsieur me pardonnera, j'espère, si je m'abstiens de lui donner ici toutes les louanges qu'il mérite; car il doit savoir que son dévouement pour la belle cause de la colonisation est très-bien connu de ses concitoyens depuis longtemps."

Pour la qualité des bois et du sol que l'on trouve le long du chemin Matawan, voici ce que dit M. Crépeau, dans son excellent rapport :

"La qualité du sol traversé par ce chemin est comme suit : deux milles sont de terre jaune et sont boisés en merisiers, érables, épinettes, cèdres, etc., mais rocheux; deux autres milles sont de terrain sablonneux boisé en sapins et épinettes, et rocheux; trois milles et demi sont de terre jaune, bois mêlés; six milles sont de même qualité de terrain, terre jaune, et presque tout en bois francs; cinq milles terre jaune, grasse, bois francs; deux milles et demi, terrain sablonneux—bois, sapins et bouleaux; et les derniers trois milles sont de terre jaune, grasse, boissée en orme, tremble et sapin d'une hauteur extraordinaire.

"Je suis heureux de pouvoir vous dire que, dans un parcours aussi long, à travers une chaîne de montagnes, il ne se rencontre pas de côtes assez longues ou assez fortes pour valoir la peine d'être mentionnées et qu'à part deux ou trois milles, le terrain est d'une excellente qualité et très-propre à la colonisation.

"Sur le côté sud-ouest du lac Kiackamack, à quelques milles seulement de la rivière Matawan, un colon a récolté vingt-trois minots de blé de la semence d'un minot; un autre colon a récolté cent minots de papates de la semence de deux minots.

"Les établissements de la Rivière-Noire, sur le chemin Matawan, donnaient l'espérance d'une magnifique récolte, lorsque, dans le mois de juillet dernier, un incendie dévasta tout. Trois petites bâtisses et le pont de la Rivière-Noire sont devenus la proie des flammes.

"Le pont a été reconstruit à neuf, cette année, moyennant une dépense de cinquante piastres.

"La graine de mil que j'ai fait semer dans le chemin, dans l'été de 1862, a crû en si grande abondance qu'on aurait pu récolter au moins deux mille bottes de foin, si les voyageurs ne l'avaient pas fait manger par leurs chevaux.

"Plusieurs lots ont été pris l'automne dernier le long de la route, sur lesquels les colons doivent faire de l'abattis, dans le cours de l'hiver, de manière à pouvoir les ensemercer le printemps prochain.

"Toute cette étendue de terre traversée par le chemin, est arrosée par des rivières, que donnent de magnifiques pouvoirs d'eau, et par des ruisseaux. Il se rencontre aussi un grand nombre de lacs poissonneux. Il a été pris, à ma connaissance, dans quelques-uns de ces lacs, pendant l'espace de deux semaines, au-delà de deux mille livres de truites et trois cents livres de maskinongés.

"Je ne terminerai pas le présent rapport, sans vous dire un mot des moulins que les messieurs Brassard ont érigés sur la rivière Matawan, au pied d'une chute considérable, qui donne un magnifique pouvoir d'eau: Ces moulins, réunis en un même corps de

bâtiment, forment une bâtisse de soixante pieds de longueur, de quarante pieds de largeur, et d'une hauteur de quarante-neuf pieds.

“ L'étage inférieur est divisé en deux compartiments et comprend le moulin à scie et le moulin à farine.—Le deuxième étage est réservé pour servir de chapelle.—Le moulin à scie est en opération depuis l'automne dernier, et fonctionne avec une rapidité étonnante. Le moulin à farine ne sera prêt que le printemps prochain.—Le coût de ces bâtisses, dont les travaux sont dirigés par les messieurs Brassard, sera d'au moins six mille piastres. Ceci est plus que suffisant pour démontrer quels sacrifices énormes ces messieurs s'imposent pour se rendre utiles à leurs compatriotes.

“ Je suis heureux de pouvoir ajouter que la société de colonisation du comté de Joliette, composée des personnes les plus marquant de la ville de Joliette, de la paroisse de St. Félix de Valois et de différentes autres paroisses du comté, a déployé beaucoup de zèle et d'énergie pour seconder les messieurs Brassard dans les efforts et les sacrifices qu'ils ont faits jusqu'à présent, pour activer le défrichement des terres de la vallée de Matawan. Aussi, je ne crains pas de dire qu'avec un pareil élan, donné par le clergé et les principaux citoyens du comté et même de la ville de Montréal, cette fertile contrée renfermera avant longtemps, plusieurs riches et belles paroisses. Mais, pour obtenir ce beau résultat, il faut que le gouvernement continue l'œuvre qu'il a commencée, en octroyant une somme suffisante pour le parachèvement immédiat de la route qui n'est encore qu'ébauchée. Cette route, qui devra être complétée de manière à servir comme “ grande route artérielle,” coûtera à peu près \$175.00 par mille. Ainsi, comme la longueur de la route est de vingt-six milles, il faudra une somme d'environ quatre mille cinq cent cinquante piastres (\$4,550.00), pour la parachever.

Des mesures ont été prises par la société de colonisation de Joliette, pour la construction d'une auberge à mi-chemin, afin de pourvoir à la commodité des voyageurs.

## COMTÉ DE MONTCALM.

### CHEMIN DE KILKENNY.

Conducteur :—CHARLES TURGEON.

Balance restant de l'octroi de 1862.....	\$100.00	
Montant octroyé en 1863.....	900.00	
		\$1,000.00
Montant payé.....		\$1,000.00

Les travaux de ce chemin, qui était déjà ouvert, ont été commencés à la rivière de l'Achigan et continués l'espace d'environ 3½ milles entre les seigneuries de Lachenaie et Terrebonne jusqu'au township de Kilkenny; ensuite ils ont été repris sur le lot No. 20, dans le 5me rang de Kilkenny et continués jusqu'au lot No. 24, dans le township de Wexford.

Le chemin est maintenant praticable pour les voitures d'été l'espace de 15½ milles, mais cette étendue n'est pas complètement parachevée.

Ces travaux ont coûté à peu près \$60 du mille. M. Turgeon estime qu'il faudrait encore une pareille somme pour les parachever.

Deux ponts ont été construits, dont l'un de 117 pieds de tablier et l'autre de 20 pieds. En outre, il a été fait 536 pieds de pontage sur terre.

Ce chemin conduit en droite ligne à la ville de Terrebonne et sera d'un grand avantage aux cantons du Nord, à la colonisation et au commerce en général.

Le sol par où passe ce chemin est bon. Les bois francs, le cèdre et le sapin y sont en abondance.

M. Turgeon m'écrit que le township de Kilkenny est déjà peuplé; celui de Wexford s'établit aussi rapidement, et à peu près deux cents familles sont fixées dans le township de Duncastr.

Les colons de ce dernier canton ont ouvert un chemin pour rejoindre celui du gouvernement.

Une église a été construite dans Kilkenny, et les autorités religieuses ont fixé la place d'une chapelle dans Duncaster.

Plusieurs pouvoirs d'eau existent le long du chemin.

Les grains semés en plus grande quantité sont l'avoine et le sarrasin ; ces grains n'ont pas souffert de la gelée.

### COMTE DE TERREBONNE.

CHEMIN DE STE. AGATHE DES MONTS.

Conducteur :—P. AUG. LABRIE.

Montant octroyé en 1862.....		\$400 00
Montant payé en 1862.....	\$200 00	
Montant payé en 1863.....	200 00	
		<u>\$400 00</u>

M. Labrie a fait construire un pont de 330 pieds de longueur sur 18 pieds de largeur, dont le coût a été de \$348.10.

La balance de l'allocation devra être employée à ouvrir une montée longue d'à peu près 43 arpents, dont 15 arpents sont dans le terrain défriché, et le reste, 28 arpents, est en bois debout et passe à travers les montagnes.

Il serait nécessaire qu'une nouvelle allocation fût faite pour aider les pauvres colons de l'endroit à terminer ce chemin.

### COMTÉ D'ARGENTEUIL.

CHEMIN D'ARGENTEUIL.

*Section St. Colomban.*

Conducteur :—WM. STUART.

Balance de l'octroi de 1862, restée entre les mains  
du conducteur ..... \$50.00

Cette section du chemin, comme je l'ai dit dans mon rapport de l'an dernier, traverse quelques-unes des côtes les plus rudes et les plus escarpées du comté.

Avec la balance que M. Stuart avait en mains, il a pour ainsi dire fait à neuf, dix arpents, dans des côtes très-difficiles, et amélioré sept arpents dans les endroits très-mauvais, en arrachant les souches et en enlevant les pierres.

Dans d'autres places, des fossés ont été creusés ; le chemin a été nivelé et fasciné, et d'anciens pontages ont été recouverts de terre.

L'on passe maintenant facilement dans cette section du chemin d'Argenteuil avec des charges modérées.

### COMTE DE VAUDREUIL.

PONT DE RIGAUD.

Entrepreneur :—JACQUES NORMAND.

Montant octroyé en 1862.....	\$600.00
“ payé en 1863.....	400.00

Balance restant..... \$ 200.00

Ce pont a été donné à faire à l'entreprise, le 19 février 1863, par les autorités municipales de Rigaud, à Jacques Normand.



M. Normand s'est engagé, par contrat, à faire et exécuter, suivant toutes les règles de l'art et en bons matériaux, le pont à élever sur la rivière à la Graisse, conformément aux plans et devis adoptés par le conseil.

Ce pont a été entrepris pour le prix de \$2,600, dont \$2,000 sont à la charge de la municipalité, et les \$600 restant ont été accordées par le gouvernement, comme une aide.

Aux termes du contrat, le pont devra être terminé le 15 mars prochain.

M. E. N. Fournier m'informe, par sa lettre du 30 novembre dernier, que l'ouvrage se poursuit avec beaucoup d'activité et que le tout devra, si le temps n'est pas trop contraire, se terminer vers le milieu de janvier, quoique livrable en mars seulement.

Ce qu'il y a déjà de fait ne laisse rien à désirer, tant sous le rapport de l'exécution que de la qualité des matériaux employés.

CHEMIN DANS NEWTON.

Montant octroyé en 1862 .....	\$200 00
Montant payé en 1862.....	200 00

D'après le rapport de M. D. N. McCasham, cette somme aurait été distribuée, par les autorités municipales, comme suit :

- 1° \$5, pour compléter un pont au 5me rang de Newton.
- 2° \$10, pour réparer partie du chemin de front du 4e rang
- 3° \$26, pour poser des garde-corps au pont construit au 6e rang.
- 4° \$150, pour aider à l'ouverture d'un chemin nouveau entre les lots Nos. 5 et 6 dans les 2e et 3e rangs.
- 5° \$9, pour aider à réparer le pont du 7e rang.

Les travaux mentionnés dans les trois premiers items ont été exécutés, les autres le seront dans le cours de la saison prochaine.

COMTES D'OTTAWA ET DE PONTIAC.

Surintendant :—A. T. RUSSELL.

Balance de l'octroi de 1862.....	\$4,000.00
Montant payé en 1863.....	4,000.00

Des travaux considérables ont été effectués dans le cours de l'année 1863, consistant dans la construction de trois ponts, dont l'un, sur la rivière Kazabazua, dans le chemin de la rivière du Désert, mesure 200 pieds ; le second, sur la rivière Coulonge, a 537 pieds de longueur, et le troisième, sur la Rivière-Noire, mesure 200 pieds.

Les bois nécessaires à la construction d'un pont sur la rivière Gatineau ont aussi été préparés.

Mais comme une partie de l'argent destiné à ces travaux a été employée à la construction d'un pont non autorisé, il s'est élevé certaines difficultés dans le règlement des comptes, qui, j'espère, seront bientôt aplanies.

En outre, des travaux additionnels ont été exécutés dans le chemin central de Clarendon.

COMTE DE BONAVENTURE.

CHEMIN DES ACADIENS.

Conducteur :—MAURICE DE BLAQUIÈRE.

Montant octroyé.....	\$900.00
Montant payé .....	898.00

Balance restant.....	2.00
----------------------	------

Les travaux ont été commencés au 2me rang, rivière Métapédia, et poursuivis jusqu'au lot No. 12, sur le 2me rang, rivière Ristigouche ; ils doivent se terminer au ler

rang de la même rivière. Sur la grande ligne, 2e rang, rivière Métapédiac, le chemin doit s'étendre au-delà des terres non arpentées. Le chemin a été simplement ouvert sur une étendue de 1 $\frac{1}{4}$  mille.

Quatre ponts, mesurant ensemble 644 pieds de longueur, sont presque terminés. Ils ont coûté \$743.35.

Le sol dans ces localités, dit M. Saucier, est excellent et très-riche.—Nous rencontrons l'érable, le merisier, le sapin, l'épinette, le cèdre et le frêne. Plus on pénètre dans l'intérieur, plus le terrain paraît favorable à la colonisation, parce qu'on y rencontre peu de cavées.

Ce chemin a pour avantage d'attirer de nouveaux colons, et de donner aux colons déjà établis une grande facilité de communiquer avec les établissements voisins.

Il y a trois beaux pouvoirs d'eau.

Avec la somme de \$1,800, les chemins pourraient être complétés.

Dans notre établissement, la colonisation a continué de faire des progrès par l'arrivée de nouveaux colons, venus de Rustico, Ile du Prince-Edouard, qui se sont tous empressés de cultiver leurs terres selon leurs forces. L'augmentation de la population est de cinquante-quatre personnes.

Le nombre de lots pris, cette année, est de 16; 75 arpents ont été défrichés. Tous les colons sont de l'île du Prince-Edouard, à l'exception d'une famille canadienne-française, venue de Métis, l'automne dernier. L'augmentation de la valeur de la propriété foncière dans l'établissement est de £725.10.

L'orge et l'avoine sont les grains recueillis en plus grande quantité. Ils ont subi quelques dommages cette année par la gelée, c'est-à-dire dans certains endroits.

#### PONT DE KEARNY.

Entrepreneur :—G. G. BROWN ET G. W. CHAMBERLAIN.

Montant de l'octroi de 1862.....	\$400 00
“ payé en 1863 .....	\$266.66

Balance restant..... \$193 34

Le chemin qui conduit à ce pont, part du grand chemin sur le côté de la rivière Nouvelle, dans Shoolbred, et doit se continuer dans une direction sud, jusqu'à la traverse de la rivière Ristigouche, vis-à-vis Dalhousie, dans le Nouveau-Brunswick, distance de 3 milles. Le pont de Kearny a 183 pieds de long et coûte \$530. Suivant le contrat, il devait être complété le 1er octobre dernier; mais une inondation survenue au commencement de mai dernier, a déplacé une des culées du pont qui n'était pas suffisamment chargée de pierre, ce qui a été la cause qu'il n'a pu être terminé au temps dit.

#### PONT CHOUINARD.

Conducteur :—ANDRÉ ROUSY.

Montant octroyé en 1862.....	\$200 00
Montant payé en 1863 .....	200 00

Ce pont, situé dans le township de Port-Daniel, a été donné à faire à l'entreprise par les autorités municipales, le 21 juillet 1863, à A. Rousy, pour le prix de \$200.00.

Il était terminé le 15 octobre dernier.

#### CHEMIN LEBAUBE.

Conducteur :—SAMUEL SOOK.

Montant octroyé en 1862.....	\$60 00
Montant payé en 1862.....	60 00

Cette somme, transmise à M. Sook au mois de novembre 1862, a été employée en 1863 à améliorer et parachever le chemin.

---



---

**COMTE DE RIMOUSKI.**


---

**CHEMIN DE LA RIVIERE BLANCHE.**Conducteur :—**ÉLIE GÈNEREUX.**

Montant octroyé en 1862.....		\$250 00
“ payé en 1862.....	\$150	
“ “ 1863.....	100	
		—————
		\$250 00

Ce chemin commence au fleuve St.-Laurent et doit se terminer à six milles de son point de départ.

Il est ouvert sur une longueur de 30 arpents, dont 20 arpents sont parachevés et praticables pour les voitures d'été, le reste est ouvert en chemin d'hiver.

Le prix du chemin parachevé est de \$200 du mille.

Il a été fait aussi 4 arpents de pontage.

Le chemin passe à travers des cédrières, à l'exception de quelques petits coteaux, où l'on trouve du bois franc ; il devra aboutir à de beaux terrains plans, boisés en érable et merisier et très-propres à la colonisation.

Plusieurs pouvoirs d'eau existent sur le chemin.

---

**CHEMIN DE SANDY-BAY.**
Conducteur :—**ZEPH. LANOUËTE.**

Balance de l'octroi de 1862.....	\$ 155.85
Montant payé.....	155.45
	—————
Balance restant.....	\$ 40

Ce chemin qui a son point de départ au fleuve St.-Laurent, dans le canton Macnider, pour se terminer au 18me rang, où il joint le chemin Métapédiac, est maintenant ouvert jusqu'au 8me rang.

Il a été ouvert, en 1863, sur une longueur de 33 arpents, et peut servir aux voitures à roues ; mais il s'y trouve des cédrières qu'il faudra ponter.

Un pont de 20 pieds a été construit, ainsi qu'un pontage de 2 arpents, qui se trouve à la tête d'un petit lac.

M. Lanouette dit, dans son rapport sur ces travaux, que, en 1863, il a été pris 10 lots sur le 6me rang, 19 lots sur le 7me, 14 lots sur le 8me et 10 lots sur le 9me rang, et qu'à peu près 100 arpents ont été défrichés.

Il croit qu'il en sera défriché encore autant d'ici au printemps.

---

**CHEMIN TACHE.**
*Section de Rimouski.*Conducteur :—**J. B. LEPAGE.**

Balance de l'octroi de 1862.....	\$600.00
Montant alloué en 1863.....	288.30
	—————
	888.30
Montant payé.....	\$888.30

Cette somme, ainsi que celle de \$100.35 restée entre les mains du conducteur, lors de la clôture des travaux, dans l'automne de 1862, a été employée en 1863.

Il a été ouvert et parachevé neuf arpents et six perches de chemin, comme suit : 7 perches au sud-ouest de la rivière Métis, depuis le pont pour rejoindre la partie ouverte en 1862, et 8 arpents et 9 perches, au nord-ouest de la rivière, depuis le pont jusqu'au chemin Métapédiac.

Cette étendue de chemin a été bien finie, attendu qu'elle se trouve être la tête du chemin Taché, elle peut être comparée au chemin Métapédiac, avec lequel elle communique. Le coût de cette partie du chemin est de \$88.30.

Il a été construit un pont sur la rivière Métis, sa longueur est de 269 pieds ; il a coûté \$900.

Les terres qui avoisinent le chemin Taché, depuis la jonction avec le chemin Métapédiac jusqu'au comté de Kamouraska, sont excellentes. Partout l'érable domine. Sur une étendue de 4 milles, le long du tracé, à partir de la partie ouverte en 1862, l'on compte 52 magnifiques sucreries, où il s'est fait, le printemps dernier, 26,000 livres de sucre.

"La colonisation," dit M. Lepage, dans son excellent rapport, "a fait des progrès tout-à-fait remarquables, cette année, dans le township Fleuriau, premier situé sur ce chemin. Ainsi, sur les rangs 2, 3, 4 et 5, un grand nombre de lots ont été pris, sur lesquels on a commencé des défrichements.

Quelques colons ont semé et la récolte a été très-fructueuse.

A suivre la ligne du tracé du chemin jusqu'à la ligne entre Fleuriau et Neigette, sur une distance de sept milles et demi, au-delà de l'endroit où j'ai arrêté les travaux, l'automne 1862, il se trouve 74 lots de terre à coloniser ; tous ont été retenus, et sur ce nombre 19 sont en voie rapide de défrichement.

Tous les lots disponibles, au nombre de 20, dont trois ont été ajoutés comme octrois gratuits sur la partie terminée du chemin, sont pris par des colons canadiens-français, venant de Métis et de Ste. Flavie. Pour vous permettre de juger, *a priori* et d'un coup-d'œil, du progrès de la colonisation en cet endroit, il suffit de mentionner que déjà la population résidente est de 101 âmes, que l'étendue défrichée est de 399 arpents, dont 323 arpents sont en état de culture,—que le produit de la récolte de cette année consiste en 2,423 minots de grains et 2,925 bottes de foin, que le bétail est de 179 têtes, et que 13 maisons et 10 granges y sont construites.

Un chapelle de 45 pieds de longueur sur 33 pieds de largeur est en construction à l'intersection des chemins Métapédiac et Taché, et sera prête pour le culte religieux l'été prochain. La valeur de la propriété foncière est sujette à augmenter considérablement d'année en année. Je citerai, par exemple, qu'un demi-lot de terre, situé sur le chemin Taché, qui, l'an dernier, a été offert pour \$60, a été vendu, cette année, \$225.

Les grains recueillis en plus grande quantité sur ce chemin et dans les environs, sont le blé, l'orge et le seigle, et n'ont subi quelques dommages par la gelée qu'en certains endroits, où le peu d'étendue des défrichements n'a pas permis aux courants d'air ou aux vents de s'élever durant la nuit, comme cela arrive quelquefois en août ou septembre dans cette partie du pays.

Il est de toute nécessité que les sept milles et demi de chemin qui sont à faire, depuis la partie déjà ouverte jusqu'à la ligne de division entre les cantons Fleuriau et Neigette, le soient dès l'été prochain, afin de faciliter l'accès aux terres déjà prises et en voie de défrichement le long du tracé.

M. Lepage estime qu'il faudrait une somme de \$2,700 pour ouvrir et parachever cette partie de chemin et faire les ponts nécessaires.

#### PONT DE NEIGETTE.

Entrepreneur :—IGNACE HALLÉ.

Balance de l'octroi de 1862 .....	\$860 00
Montant payé en 1863.....	430 00

Balance restant..... \$430 00

Pour la description de ce pont, voir mon rapport sur les travaux de 1862.

Sur information que les ouvrages n'avaient pas été exécutés conformément au plan et contrat approuvés par le gouvernement, mais qu'ils l'avaient été suivant un arrangement conclu subséquemment entre la municipalité et l'entrepreneur, ce département a cru devoir faire faire la visite du pont, afin de s'assurer de la valeur des travaux exécutés.

En conséquence, M. Jean Lepage, a reçu instruction de faire cette visite. Son rapport constate que les ouvrages du pont n'ont pas été faits conformément au contrat approuvé par ce département.

Les ouvrages sont bien faits et seront durables si, comme en a été informé M. Lepage, la rivière a peu de courant; mais si, au contraire, le courant charrie des glaces, le pont sera grandement exposé, vu que les fondations ne sont pas solides et que les terrasses sont posées sur un fond de glaise.

M. Lepage conclut son rapport en disant que la valeur de l'ouvrage, tel que fait et reçu par les autorités municipales, avec les changements apportés dans le marché, peut être portée à la somme de \$800.00. Ce rapport a été approuvé par le département,

J'ai, en conséquence, informé le conseil municipal de Ste. Luce que les travaux de construction du pont sur la rivière Neigette n'ayant pas été exécutés conformément au marché passé entre le conseil et M. Ignace Hallé, tel qu'approuvé par le bureau, celui-ci croyait devoir s'en tenir au rapport de M. Jean Lepage, qui estime à \$800 la valeur des ouvrages, et que la somme de \$860 déjà payée par le gouvernement, était suffisante pour rémunérer l'entrepreneur des travaux qu'il a exécutés.

Ce pont est terminé; sa longueur est de 333 pieds.

## COMTES DE KAMOURASKA ET DE L'ISLET.

### CHEMIN TACHÉ.

*Section de Kamouraska et de l'Islet.*

Conducteur:—FLAVIEN LAPOINTE.

Balance de l'octroi de 1862.....	\$1,500 00
Montant payé.....	372 75
	1,872 75
Montant payé.....	\$1,872 75

Les travaux de ce chemin ont été repris, dans Chapais, à l'endroit où ils avaient été arrêtés l'année précédente, et ont été continués jusque dans Lafontaine, où le chemin rejoint la partie antérieurement ouverte dans le comté de l'Islet.

La communication est maintenant complète entre le chemin Mont-Carmel et le chemin Elgin.

Dans Chapais, 3 milles et 16 arpents, déjà ouverts, ont été parachevés—et dans Lafontaine, l'étendue ouverte et parachevée est d'à peu près 20 arpents, moitié à travers une savane pelée et inondée, qui a nécessité une assez forte dépense.

Il a été construit 4 ponts mesurant ensemble 175 pieds de pontage; un nombre d'autres petits ponts ont aussi été construits.

## COMTÉ DE MONTMAGNY.

### CHEMIN ST. FRANÇOIS.

Conducteur:—LOUIS MARTINEAU.

Montant octroyé en 1862.....	\$200 00
“ payé en 1862.....	\$100 00
“ “ en 1863.....	100 00
	200 00

Ce chemin a son point de départ au chemin de front du côté sud de la rivière du Sud, dans la paroisse de St.-François-de-Sales, courant de là vers le sud jusqu'au chemin de front du 1er rang d'Armagh. Il est presque terminé et comprend 2 milles et 8 arpents de longueur.

La somme plus haut mentionnée a été employée en améliorations, consistant en minage et charroyage de terre et de gravier.

Ce chemin est d'un grand avantage pour les colons établis sur le 1er rang d'Armagh.

Il existe près du chemin un superbe pouvoir d'eau sur la rivière Morigeau.

Sur le 1er rang d'Armagh, long de 3 milles, tous les lots sont établis.

M. Martineau recommande d'ouvrir le chemin jusqu'à la rivière Noire, distance de 4 milles, où l'on trouve d'excellente terre. Il évalue la confection de ce chemin, déjà ouvert en chemin d'hiver, à \$200 du mille.

### COMTÉ DE BELLECHASSE.

#### CHEMIN MAILLOUX.

Conducteur :—ELIE AUDET.

Montant octroyé.....	\$170.00
Montant payé .....	85.00

Balance restant..... \$ 85.00

Comme il est nécessaire de construire un pont sur la rivière Noire, dans le canton de Bellechasse, M. Audet a été autorisé à donner à l'entreprise les bois nécessaires à la construction de ce pont, qui devra avoir 168 pieds de longueur, y compris les culées.

Le coût de cette entreprise est de \$170.

M. Audet pense qu'il faudrait une somme de \$400 pour construire le pont.

### COMTÉ DE BEAUCE.

#### PONT DE LA RIVIÈRE AUX BLUETS.

Conducteur :—ANTOINE ROY.

Montant octroyé en 1862.....	\$300 00
Montant payé en 1863 .....	300 00

Ce pont, construit en 1854, sur la rivière aux Bluets, dans le chemin Lambton, canton de Forsyth, se trouve situé dans une savane-dangereuse.

Cet endroit avait déjà été élevé au moyen de fascines, mais pas suffisamment pour permettre aux colons de passer sans danger.

La somme de \$300 a été employée, l'été dernier, à exhausser la chaussée de 4½ pieds, sur une largeur de 18 pieds et sur une longueur de 3½ arpents.

Ces travaux ont été exécutés en pierre et recouverts de sable. Des garde-corps ont aussi été placés de chaque côté de la levée.

### COMTÉ DE LOTBINIERE.

#### CHEMIN DE METHOT A HARVEY-HILL.

Balance de l'octroi de 1862, restée entre les  
mains du conseil municipal..... \$ 244 56

Pour la description de ce chemin, voir mon rapport sur les travaux de 1862.

Le chemin, long de 10 milles, avait été parachevé, en 1862, sur une longueur de 4 milles.

Avec la balance mentionnée plus haut, les travaux ont été continués en 1861. La longueur de chemin parachevée, dans cette dernière année, est de 14 arpents et 8 perches.

Ce chemin passe à travers des marais considérables, de sorte que les travaux qui ont été exécutés consistent en fossage, pontage et charroyage de gravier sur le chemin.

---

 CONTE DE NICOLET.
 

---

## CHEMIN DE MADDINGTON ET ACTON.

Conducteur :—Révérend P. DE VILLERS.

Balance de l'octroi de 1862..... \$74 00

M. de Villers, avec la balance qui lui était restée en mains, a amélioré le chemin, long de 4 milles, dans toute son étendue, et principalement une côte près de la rivière Bécancour, dont la descente était difficile.

M. de Villers m'érit que dans Maddington, en 1863, les jeunes colons ont défriché près de 800 acres de terre, dont une grande partie a été mise en état de culture.

Depuis trois ans, la propriété foncière, dans les environs du chemin, a triplé de valeur et la population s'est augmentée de moitié.

---

## COMTE DE WOLFE.

## CHEMIN DE WEEDON ET HAM.

Montant octroyé en 1862..... \$400 00

Montant payé en 1863..... 400 00

Ce chemin a son point de départ au chemin Gosford, sur le lot No. 8 de Ham-Sud, et se continue, en ligne presque droite, jusqu'à l'église de Weedon—distance d'environ 8 milles.

De cette étendue, 6 milles et 30 chaînes ont été onverts en arrachant les arbres et en nettoyant bien le terrain, sur une largeur de 12 à 15 pieds, de manière à faire un bon chemin d'hiver. Il reste encore un mille de bois à arracher, le reste se trouve dans les terres défrichées.

Ce chemin a coûté \$63 du mille.

Un seul pont de quelque importance devra être construit sur toute l'étendue du chemin. Sa longueur sera de 30 à 40 pieds.

M. Watier, dans son excellent rapport, donne les détails qui suivent sur la nature des terrains situés dans les environs du chemin :

La nature des sols sur lesquels passe ce chemin, est généralement d'une bonne qualité, quoique rocheuse ; les bois francs y sont d'une qualité supérieure, et les terrains qu'ils recouvrent sont bien élevés et offrent de grands avantages à la culture des nouveaux établissements, qui sont si sujets à voir les récoltes endommagées par la gelée, quand les terrains sont bas ou mal égouttés.

Les terrains en bois mous, qui, heureusement, n'ont pas une grande étendue, y sont d'une mauvaise qualité, et le bois lui-même y est peu avantageux. La plus grande partie des terrains adjacents, soit dans Ham ou Weedon, sont très avantageux pour y ouvrir de nouveaux établissements.

Le chemin offre de grands avantages à la colonisation en ouvrant une voie directe au milieu d'une forêt de plus de huit milles carrés et dont les terrains, sur la plus grande partie de cette étendue, sont propres à la culture ; malheureusement, comme je l'ai déjà constaté, les terrains qui se trouvent entre le chemin Gosford et la ligne de Weedon n'ont jamais été arpentés ou, s'ils l'ont été, il n'en reste plus aucune trace. Un obstacle qui entrave beaucoup la marche de la colonisation dans Weedon, c'est qu'une grande partie de ce township appartient à la compagnie américaine des terres ou à de grands propriétaires qui maintiennent leurs terrains à des prix si élevés (\$4.00 de l'acre) qu'il devient peu avantageux de s'y établir. Le commerce retirera les plus grands avantages de l'ouverture de ce chemin, qui offre une communication facile entre Weedon et le chef-lieu du comté, Ham-Sud, qui ne pouvaient communiquer ensemble que par la voie de Dudswell, environ trois fois aussi longue que celle du nouveau chemin. Ce chemin procurera en outre au commerce de Weedon un débouché plus court et plus facile par Danville, qui celui qu'il a maintenant par Sherbrooke.

Il existe un joli pouvoir d'eau sur ce chemin, qui doit être sur le 13<sup>me</sup> ou le 14<sup>me</sup> lot du 8<sup>me</sup> ou du 9<sup>me</sup> rang de Weedon, d'après la meilleure détermination que j'aie pu en prendre, vu qu'il n'y a pas d'arpentage. Plusieurs autres pouvoirs d'eau sont utilisés dans Weedon, à environ 20 arpents du terminus de ce chemin.

L'on trouve dans Weedon des traces de mine de toute espèce, surtout du cuivre; et la mine d'antimoine, que l'on exploite en ce moment dans Ham, se trouve à une petite distance du chemin. M. Watier m'écrivit qu'un grand nombre de familles se sont établies dans cette partie des townships pendant les cinq dernières années. Il me dit que dans Wotton, où il réside, la population s'est augmentée d'un tiers pendant ce laps de temps et que les travaux de défrichement ont été très-considérables.

L'on estime qu'il faudra encore \$400 du mille pour parachever le chemin.

## COMTÉ DE DRUMMOND.

### CHEMIN CENTRAL DE DURHAM.

Conducteur :—P. DEMANGE.

Montant octroyé.....\$200.00

Montant payé..... 200.00

Avec cette somme, M. Demange a ouvert complètement trois quarts de mille de chemin dans toute sa largeur, dans le 10<sup>ème</sup> rang de Durham, ce qui a eu l'effet de relier les deux parties du chemin qui étaient séparées par cette longueur de forêt.

Le chemin central a maintenant une longueur de 5½ milles, dont 4½ sont terminés pour les voitures d'été et un mille pour les voitures d'hiver seulement. Il reste encore 1½ mille à ouvrir dans la forêt pour compléter dans toute sa longueur, en y ajoutant le parachèvement de la partie mentionnée plus haut.

Une fois terminé, ce chemin aura 7 milles en ligne droite, traversant le centre du canton depuis le grand chemin de Drummondville à Melbourne jusqu'à la profondeur du township, et sera une des voies publiques les plus utiles.

Outre le débarrasement du chemin, il a été confectionné deux ponts en bois équarris. Le pontage est de 30 pieds sur l'un et de 50 sur l'autre.

Le chemin est maintenant fréquenté comme chemin d'hiver, et est très-commode pour les colons qui, avant sa confection, étaient obligés de faire un grand détour pour se rendre d'une partie à l'autre du canton.

Les habitants des environs se sont montrés zélés et ont fait terminer les deux ponts qui n'avaient pu être complétés avec l'octroi du gouvernement.

Le chemin est utile pour la colonisation qu'il favorise; ce qui restait de terres incultes, près de ce chemin, a été pris complètement.

Une nouvelle paroisse a été érigée, en 1863, canoniquement et civilement, St-Fulgence; une chapelle a été construite.

Il y a 7 mines de cuivre d'ouvertes dans Durham, et bon nombre d'autres locations sont offertes sur le marché.

M. Demange m'écrivit : D'après ce que je connais de l'énergie des colons de l'endroit, s'ils avaient \$500 à leur disposition, l'été prochain, ils termineraient ce grand chemin comme chemin d'été, dans toute sa longueur.

Ce chemin est verbalisé.

### CHEMIN DU VILLAGE DE DURHAM.

Conducteur :—RICHARD PICKEN.

Montant octroyé en 1862..... \$200 00

Montant payé en 1862..... 200 00

Ce chemin part de Ulverton et se rend à la station du Grand-Tronc, à Durham, en passant à trayers les 4<sup>me</sup>, 5<sup>me</sup>, 6<sup>me</sup>, 7<sup>me</sup>, 8<sup>me</sup>, 9<sup>me</sup> et 10<sup>me</sup> rangs du township de Durham.

Ce chemin, précédemment ouvert, a été parachevé sur une étendue de 4 milles.



Il passe à travers d'excellentes terres et donne accès à la partie non concédée du township d'Acton.

Il existe des pouvoirs d'eau considérables sur la rivière Noire, sur laquelle il y a déjà 8 moulins de construits.

L'on trouve aussi, dans les environs du chemin, du cuivre en abondance.

### COMTÉS DE SHEFFORD, DRUMMOND ET BAGOT.

#### CHEMIN D'ELY-NORD ET DU DÉPÔT DE DURHAM.

Conducteur :—WILDER BARTLETT.

Montant octroyé en 1862 ..... \$400.00

Montant payé en 1863 ..... 400.00

Ce chemin commence au dépôt de Durham, et se termine au chemin qui passe à travers Ely-Nord, près de l'église; sa longueur est de 6 milles.

Deux milles de chemin ont été complétés l'été dernier et des réparations ont été faites dans les autres 4 milles, ouverts précédemment.

Ce chemin est maintenant complet. Le coût de sa confection a été d'environ \$450 du mille.

Les ponts mesurent ensemble à peu près 100 pieds de longueur, et trois quarts de mille ont été fasciés et recouverts de terre.

Ce chemin est verbalisé.

### COMTÉ DE BROME.

#### CHEMIN DE BOLTON.

Conducteur :—JAMES AUSTIN.

Balance de l'octroi de 1862.....\$400.00

Balance payée en 1863..... 400.00

Avec cette somme, et celle de \$193.59, restée entre les mains du conducteur en 1862, il a été complété près de deux milles de chemin.

Les travaux ont été commencés chez le nommé Phelps, près du centre du township, et se sont terminés au "Main Eastern Township Road," complétant ainsi la communication entre le lac Magog et Waterloo.

Plusieurs petits ponts ont été construits, et il a été fait environ 10 arpents de pontage et fascinage.

Les pouvoirs d'eau y sont nombreux et l'on trouve de la pierre à chaux de qualité supérieure, ainsi que des indices de mines de cuivre.

M. Austin pense qu'il faudrait une somme de \$1,000 pour compléter le chemin dans toute son étendue.

De plus, une somme de \$1,300, octroyée pour divers chemins en 1862, a été dépensée en 1863, comme suit :

Dans le chemin d'Arthabaska et Bulstrode.....	\$200 00
do Windsor et Wotton.....	500 00
do St. Bonaventure.....	200 00
do Stukely-Nord .....	400 00

N'ayant pas reçu de rapport des conducteurs, il m'est impossible de donner des renseignements sur les travaux qui ont été exécutés dans ces chemins, dans le cours de l'été dernier.

BOUCHER DE LA BRUÈRE,

Inspecteur en office des agences.

## TROISIEME PARTIE.

### RAPPORT SUR L'IMMIGRATION EN CANADA POUR L'ANNEE 1863.

#### RAPPORT DE M. BUCHANAN, AGENT EN CHEF DE L'IMMIGRATION.

BUREAU DE L'AGENT EN CHEF DE SA MAJESTÉ  
POUR LA SURINTENDANCE DE L'IMMIGRATION EN CANADA,  
Québec, 29 janvier 1864.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre, pour l'instruction de Son Excellence le gouverneur-général, le rapport suivant sur l'immigration venue dans cette province en 1863, lequel rapport est accompagné des tableaux ordinaires de statistiques et autres additions.

Il est nécessaire de donner une explication préliminaire des tableaux de l'appendice ; je vais le faire en suivant leur ordre de succession numérique.

#### NOMBRE DES EMIGRANTS.

Le premier tableau montre que le nombre d'émigrants arrivés en ce port et à Montréal, durant la campagne, a été de 19,419, dont 1,307 passagers de chambre et 18,112 passagers d'entrepont.

Ce chiffre accuse une diminution de 2,757, si on le compare aux arrivages de 1862.

Sur ce nombre de 19,149, 15,225 immigrants venaient directement de la Grande-Bretagne, et 4,194 de ports d'embarquement étrangers. Les sexes se classent comme suit :

	Pass. de chambre.	Pass. d'entrepont.	Totaux.
Adultes, sexe masculin.....	695	7,679	8,374
Adultes, sexe féminin.....	376	5,215	5,591
Enfants, sexe masculin.....	102	2,212	2,314
Enfants, sexe féminin.....	94	2,024	2,118
Enfants en bas âge.....	40	982	1,022
	<u>1,397</u>	<u>18,112</u>	<u>19,419</u>

Le nombre des navires qui ont amené cette immigration sur nos bords, a été de 138, dont 47 paquebots à vapeur et 91 navires à voiles.

Les paquebots ont fait, terme moyen, la traversée, de Liverpool, en 13 jours, de Londonderry, en 12 jours, et de Glasgow, en 17 jours. Les bâtiments à voiles partis des ports du Royaume-Uni ont mis, en moyenne, 36 $\frac{2}{3}$  jours à la faire ; et ceux des ports européens et autres, 45 $\frac{2}{3}$  jours.

#### TABLEAU COMPARATIF DES PASSAGERS DE CHAMBRE ET DES PASSAGERS D'ENTREPONT.

Si l'on sépare les passagers de chambre des passagers d'entrepont, on a les résultats suivants :—

	Nombre de navires.	Passagers de chambre.	D'entrepont.	Totaux.
De Liverpool (par steamers).....	32	1,151	7,514	8,665
De Glasgow do .....	15	149	4,666	4,815
Du Royaume-Uni (par nav. à voiles)	57	5	1,740	1,745
Du continent de l'Europe, etc., do	33	2	4,192	4,194
	<u>138</u>	<u>1,307</u>	<u>18,112</u>	<u>19,419</u>

On voit que sur la totalité des émigrants du Royaume-Uni (15,225) 13,480 individus (une forte majorité) ont préféré les vapeurs pour faire la traversée; ils se sont embarqués aux ports suivants :

STEAMERS.			
	Pass. de chambre.	Pass. d'entrepont.	Totaux.
Liverpool .....	964	4,403	5,367
Londonderry.....	187	3,111	3,298
Glasgow .....	134	3,821	3,955
Cork.....	15	704	719
Belfast... ..	.....	141	141
	1,300	12,180	13,480

#### BÂTIMENTS À VOILES.

Il n'est parti de la Grande-Bretagne que 7 navires à voiles auxquels fussent applicables les prescriptions de l'acte impérial concernant les passagers : trois étaient d'Angleterre et quatre d'Irlande; ils ont transporté en total 1470 passagers. Les 50 autres navires n'ayant transporté que 275 passagers, n'étaient pas assujettis à l'action de la loi.

Des ports du continent et autres, il est venu 34 navires à voiles, dont 13 de l'Allemagne, 14 de Norvège et de Suède, 3 d'Espagne, 1 de France, 1 des États-Unis et 1 de la Nouvelle-Ecosse.

#### IMMIGRATION EN 1862 ET 1863.

Ci-suit un état comparatif des arrivages de 1862 et 1863.

Lieu du départ.	1862.		1863.		Augmentation en 1863.	Diminution.
	Passagers de chambre.	Passagers d'entrepont.	Passagers de chambre.	Passagers d'entrepont.		
Royaume-Uni... 1,108	12,293	1,305	13,920	824	.....	
Allemagne..... 5	2,402	1	3,057	651	.....	
Norvège et Suède 26	5,190	1	1,112	.....	4,103	
Autres pays..... ..	152	.....	23	.....	129	
	2,139	20,037	1,307	18,112	1,475	4,232
		2,139		1,307		
		22,176		19,419		

Cet état indique une augmentation de 1,627 dans le nombre des passagers d'entrepont, et une diminution de 803 dans le nombre des passagers de chambre, venus du Royaume-Uni; ainsi qu'une diminution de 29 passagers de chambre et de 3,552 passagers d'entrepont, dans le nombre des immigrants étrangers.

#### ORIGINES NATIONALES.

Le tableau comparatif suivant représente l'origine nationale des immigrants venus dans les deux campagnes de navigation.

	1862.	1863.
Anglais - - - - -	5,180	4,830
Irlandais - - - - -	5,468	5,508
Ecosais - - - - -	3,026	3,949
Allemands et Prussiens - - - - -	2,516	3,047
Norvégiens, Suédois et Danois - - - - -	5,289	1,416
Autres origines, (colons, etc.) - - - - -	697	669
	22,176	19,419

L'origine des émigrants qui ont été amenés de différents pays sur des steamers ou des bâtiments à voiles, a été établie comme suit :—

	Anglais.	Irlandais.	Ecossais.	Norvégiens, Suédois et Danois.	Allemands, et Prussiens.	Autres origines.	Totaux
Paquebots-poste océaniques...	3,914	3,721	634	230	28	567	9,094
Ligne Anchor.....	163	1,174	2,945	34	...	70	4,386
Bâtiments à voiles, Angl.....	752	189	.....	...	...	9	950
Do Irlande...	.....	424	367	...	...	...	791
Do Ecosse....	1	.....	3	...	...	...	4
Do Allemagne.....	.....	.....	.....	39	3,019	...	3,058
Do Norvège et Suède.....	.....	.....	.....	1,113	..	...	1,113
Do Autres pays.....	.....	.....	.....	...	...	23	23
	4,830	5,508	3,949	1,416	3,047	669	19,419

## DÉCÈS EN MER, ETC.

Parmi les émigrants du Royaume-Uni, 6 personnes seulement sont mortes en mer ; à bord des navires partis de ports étrangers, les mortalités ont été moins nombreuses que ces années dernières : la diminution est marquée. Les Allemands ont perdu 46 personnes dans la traversée et une dans la quarantaine ; soit à peu près 1.51 pour cent. Parmi les Norvégiens, six personnes seulement sont mortes dans la traversée, et on n'a trouvé nécessaire d'en retenir que fort peu en quarantaine.

## REMARQUES SUR LES DÉCÈS.

C'est avec satisfaction que je remarque que mes efforts répétés dans l'intérêt de l'humanité, pour engager les armateurs et les autorités publiques à l'étranger à faire observer certains règlements sanitaires à bord de leurs navires qui transportent des passagers, promettent enfin de porter fruit, et le dessein qu'a le gouvernement de la Prusse (comme me l'a appris une note officielle) de surveiller l'émigration dans les ports allemands, sera, je l'espère, imité avec empressement par les autres puissances étrangères.

## TABLEAU NO. 2. DES DIFFÉRENTS PORTS. ROYAUME-UNI.

Le deuxième tableau de l'appendice donne l'état comparatif ordinaire du nombre de passagers de chaque port ; on y verra que l'émigration de l'Angleterre est partie principalement de Liverpool et de Plymouth, que celle de l'Irlande est venue de Londonderry, de Cork, de Belfast et de Limerick, et que l'Ecosse est, comme de coutume, représentée presque exclusivement par le port de Glasgow.

## ALLEMAGNE ET NORVÈGE.

La plupart des navires, venus d'Allemagne, ont fait voile de Hambourg ; 3 navires sont partis de Brême, et l'émigration norvégienne et suédoise est venue de 8 ports différents.

## TABLEAU NO. 3. PROFESSIONS ET MÉTIERS.

Le tableau No. 3 contient le détail complet des professions et métiers des passagers adultes d'entrepont, anglais et étrangers ; il peut se résumer ainsi :

	Anglais.	Etrangers.	Totaux.
Cultivateurs .....	1476	722	2198
Journaliers.....	2726	421	3147
Artisans, etc.....	1830	268	2098
Hommes de profession.....	8	2	10
Domestiques .....	22	1	23
Commis, commerçants, etc....	188	15	203
	6250	1429	7679

Le tableau No. 4 contient des renseignements sur les émigrants qui ont été envoyés, par différentes *Poor Law Unions*, institutions de réforme, sociétés publiques, et par des particuliers du Royaume-Uni.

L'état suivant est un aperçu de leur nombre et des sommes d'argent qui m'ont été remises pour leur usage à leur arrivée dans la colonie.

Lieu de départ.	Nombre de personnes.			Montant sterling.		
	Hommes.	Femmes.	Enfants.	£	s.	d.
Angleterre.....	293	195	342	291	8	11
Irlande.....	46	286	18	218	16	00
Ecosse.....	409	421	699	275	9	11
	748	902	1059	785	9	11

#### ANGLETERRE. ÉMIGRANTS DE BEDWORTH ET DE COVENTRY.

En Angleterre, 79 familles, se composant de 148 hommes, 119 femmes et 187 enfants, en tout 454 âmes, ont reçu, pour émigrer, de l'aide du comité de l'émigration à Bedworth et à Coventry ; comme elles étaient des mêmes districts et de la même classe que les émigrants envoyés par ces comités en 1862, le département les a dirigées à leur arrivée sur certains points du Canada-Occidental, (Collingwood, Meaford, Bothwell, etc.), où souvent des parents et des amis les avaient précédées et avaient fait de bons établissements.

#### OUVRIERS DE MANCHESTER, ETC.

Deux cent cinquante-trois personnes, qui avaient émigré sous les auspices du comité de secours pour les ouvriers de Manchester, ont aussi été envoyées en différentes parties du Haut-Canada, où elles ont trouvé promptement de l'emploi. Quarante-neuf personnes ont été expédiées par un comité d'émigration de Carlisle ; 47 par la société nationale d'émigration de Londres ; 23 garçons par différents établissements de réforme, et 4 par des particuliers.

#### REMARQUES.

##### *Irish Union Girls.*

Parmi les émigrants d'Irlande, 32 hommes et 241 femmes ont été envoyés par 12 unions différentes, et la plupart ont reçu, chacun, une petite somme d'argent à leur débarquement. On s'est plaint plusieurs fois à moi du peu de capacité que montraient ces jeunes femmes, qui paraissaient tout-à-fait ignorantes des devoirs ordinaires des domestiques. Il est de fait que le manque de certaines qualités de ce genre nuit à leur avancement et les exclut du vaste champ de travail rémunérateur qu'elles eussent trouvé parmi notre population agricole, préférable pour elles à celles des villes et des grandes cités ; car elle leur offre davantage la perspective de l'amélioration de leur existence.

Ces femmes sont donc nécessairement rejetées dans la plus basse domesticité de nos villes, où elles sont mal payées et exposées à maintes tentations, qu'elles eussent autrement évitées. Les conseils d'administration des unions, en établissant dans celles-ci un système d'instruction propre, peuvent seuls apporter remède à ce mal. Il peut y avoir sans doute des difficultés à surmonter, et l'on ne doit guère s'attendre que ces institutions donnent à leurs protégées une connaissance complète du service ; mais une première initiation au genre de devoirs qu'elles auront à remplir ici, les éloignerait des mauvaises voies, puisqu'elle leur procurerait immédiatement à chacune un bon emploi. Si les demandes de servantes n'avaient pas été si nombreuses dans le pays, il eût été bien difficile de trouver des places pour plusieurs d'entre elles.

#### ECOSSE. HIGHLANDERS.

Sur le nombre des émigrants d'Ecosse, 362 personnes, savoir : 90 hommes, 97 femmes et 175 enfants, ont reçu de l'aide pour émigrer, de Mad. Thomas, de l'île d'Harris. Ces émigrants, composant une belle troupe de gens vigoureux, tous highlanders, ne parlaient que le gaélique, et s'acheminèrent presque tous vers les établissements écossais qui sont dans les comtés de Bruce et de Grey. 179 personnes furent de même envoyées par le comité d'émigration des Hébrides, et il en vint 190 autres des terres de M. Ramsay à Islay. Une partie de ceux qu'avait envoyés Sir James Matheson, de l'île de Louis, avaient été munis de billets pour tout le trajet jusqu'à leurs destinations. 28 familles (128 âmes) se sont établies parmi leurs amis dans Windsor, townships de l'Est, et 33 familles (243 âmes) s'en sont allées dans les comtés de Huron et de Bruce dans le Canada occidental. Un certain nombre de ces familles, outre leur passage gratuit, avaient eu, à titre de prêt, de l'ar-

gent pour pouvoir s'établir sur des terres, et, d'après des rapports reçus de gens de ces townships, elles y font bien leur affaire.

#### OUVRIERS DE GLASGOW.

Les ouvriers de Glasgow, au nombre de 104 hommes, 91 femmes et 234 enfants, ont été répartis en différents endroits du Haut-Canada; quelques-uns avaient de leurs amis déjà établis dans le pays; d'autres, qui n'avaient pas de destination particulière, ont été envoyés là où le besoin de bras était le plus grand, et, d'après tous les rapports, il paraît qu'ils ont trouvé promptement de l'emploi.

#### TABLEAU 5.—IMMIGRATION DE 1829 A 1863.

Le dernier tableau contient un état du nombre d'émigrants qui sont débarqués dans les ports de Québec et de Montréal, depuis 1829 jusqu'à la fin de 1863, période de 35 années; le nombre total s'élève à 994,263; la moyenne des arrivages annuels est de 28,407.

#### RAPPORTS DES AGENTS DE L'INTÉRIEUR.

Je vais maintenant donner un résumé des rapports ci-annexés des agents suivants:— M. Daly, de Montréal, M. Wells, d'Ottawa, M. McPherson, de Kingston, M. Hawke, de Toronto, (agent principal du Canada-Ouest), et M. Rae, d'Hamilton. L'agent de Montréal décrit ainsi les opérations de son agence.

#### AGENT DE MONTRÉAL (M. DALY).

Nombre d'émigrants qui ont demandé des secours, 1,212, dont 342 hommes, 374 femmes, 395 enfants et 101 enfants en bas âge: équivalent tous ensemble à 913½ adultes; ce qui fait une augmentation de 487 âmes ou de 394½ adultes sur l'année dernière. Ces gens ont été envoyés aux destinations suivantes: 872 dans le Canada-Occidental, 264 dans les districts d'Outaouais et 76 dans les townships de l'Est et à Québec. 193 étaient d'origine anglaise, 453 d'origine irlandaise, 468 étaient Écossais et 98 Norvégiens, Suédois et Danois. Le nombre des émigrants qui sont débarqués à Montréal, en venant directement de la mer, est de 1,465; dont 264, arrivés à bord des navires norvégiens "Kong Carl" et "Sleipner," se sont dirigés vers Chicago. Il paraît qu'il a été vendu en Europe 1,420 billets pour aller aux États-Unis, par le Canada, voie du chemin de fer de Champlain et Saint-Laurent; le nombre de ceux vendus pour le Canada, voie des États-Unis, a été de 465. La demande de bras dans le district de M. Daly a dépassé, durant toute la saison, celle de l'année dernière; aussi cet agent n'a-t-il eu aucune difficulté à faire avoir de l'emploi, avec un salaire raisonnable, à tous les immigrés qui se sont adressés à lui. Le fait qu'il a pu placer 704 adultes des deux sexes, principalement parmi la population rurale, parle de lui-même. L'état sanitaire était meilleur que durant les campagnes précédentes: M. Daly est porté à croire que, quoique la majorité des émigrants appartint aux classes ouvrières d'Angleterre et d'Écosse, l'introduction des capitaux a amplement égalé celle de 1862; le nombre de ceux qui ont acheté et loué des fermes améliorées n'a certainement pas diminué.

Quant aux filles envoyées par différentes unions irlandaises, M. Daly regrette que ces institutions n'aient pas mis plus de soin dans leur choix, en ne prenant que celles qui étaient les plus propres au service dans ce pays. Plusieurs de celles qui lui ont été envoyées durant la campagne de navigation étaient complètement ignorantes des devoirs les plus simples du ménage; incapables de traire ou de laver, elles n'étaient presque d'aucune utilité aux fermiers. En outre, comme elles sont venues lorsque l'année était déjà avancée, cette tardive arrivée a été pour elles un autre grand désavantage.

M. Daly parle avec confiance de l'avenir; en terminant, il remercie les associations de charité de Montréal qui, dans toutes les occasions, ont coopéré avec lui au soulagement des pauvres et des affligés.

#### AGENT D'OUTAOUAIS (M. WELLS).

Les faits suivants ont été extraits du rapport de M. Wells, agent d'Outaouais. Émigrants arrivés à Ottawa: 1,710, dont 602 hommes, 464 femmes et 644 enfants. 289 sont originaires d'Angleterre, 347 d'Irlande, 94 d'Écosse, 935 de l'Allemagne, 39 du

Danemark ou de la Suède, et 6 de la Norvège. Sur ce nombre de 1710, 351 sont restés dans la cité d'Ottawa, et 1,388 se sont établis dans les comtés suivants : 137 dans Carleton, 101 dans Russell, 740 dans Renfrew, 80 dans Pontiac, 155 dans Ottawa, 39 dans Prescott, 39 dans Grenville, 3 dans Lanark, 44 dans Guelph, 8 dans Compton, B.C., et 21 s'en sont allés aux Etats-Unis.

Sept cents personnes, égales à 544 adultes, ont eu de l'aide de l'agent pour aller rejoindre de leurs amis établis en différents endroits du district de l'agence ; les autres, sans être secourues, se sont acheminées dans le même dessein vers leurs destinations.

M. Wells a pu trouver de l'emploi pour 140 ouvriers manufacturiers, anglais et écossais, qui ont soutenu la bonne opinion qu'on avait d'eux, et qui étaient tous, aux dernières nouvelles, avantageusement engagés. Le nombre des servantes était plus grand que les années précédentes, ce dont tout le monde a été content ; car les demandes d'émigrantes de cette classe sont toujours fort nombreuses dans le district de M. Wells, où l'on paraît avoir eu jusqu'ici de la peine à se pourvoir, même incomplètement, de domestiques dans le plus grand nombre de cas.

Les établissements allemands, dans le pays d'Outaouais, malgré certaines rumeurs contraires, paraissent faire des progrès encourageants, et tous les ans, il vient régulièrement un petit nombre d'émigrants se fixer dans le comté de Renfrew et de Pembroke. Il n'en est pas de même, toutefois, des Norvégiens, qui délaissent entièrement cette partie de la province.

M. Wells signale l'arrivée de plusieurs émigrants anglais, que les troubles de la guerre ont fait sortir des Etats-Unis. Il ne peut se former une idée approximative des capitaux que ces émigrants, et ceux venus d'Europe, ont pu apporter dans son agence ; mais il est d'avis qu'une grande quantité d'or y a été introduite par eux, et il sait que plusieurs ont acheté des fermes améliorées et s'y sont établis.

La translation projetée du siège du gouvernement à Ottawa, cette année, en faisant de cette ville la capitale du Canada, ne saurait manquer d'attirer l'attention des ouvriers et autres émigrés en quête d'emploi. L'accroissement de population qui en sera la suite devra être nécessairement considérable ; toutes les branches de commerce se développeront en proportion, et nécessiteront des demandes soudaines d'habiles ouvriers dans tous les genres d'industrie.

#### AGENT DE KINGSTON (M. MACPHERSON).

Le rapport de M. McPherson, agent de Kingston, du 30 novembre 1862 au 12 décembre dernier, fournit les renseignements suivants :—

Nombre total des émigrants qui sont arrivés et se sont établis dans son agence dans l'espace de ce temps, 4,236, dont 463 venaient d'Angleterre, 390 d'Irlande, 141 d'Ecosse, 45 d'Allemagne et 1 de Russie : total de l'émigration européenne, 1,040. 906 sont venus par la voie du St. Laurent, 66 par Portland et 68 par New-York. 3,196 sont venus des Etats-Unis par la voie d'Oswégo, du cap Vincent, d'Ogdensburgh et de Rochester.

M. McPherson évalue à \$38,210 le numéraire qui a été apporté dans son district par les émigrants européens, d'après ce qu'il a pu constater, car une grande partie de cette somme a été placée en fonds ruraux, dans les industries manufacturières et dans d'autres branches de commerce. Il cite plusieurs de ces entreprises, qui sont des preuves intéressantes du progrès matériel. Pour ce qui est relatif à l'émigration des Etats-Unis, la valeur seule des effets des colons, suivant le registre des douanes entre Morrisbourg et Port-Hope (Kingston compris), est portée à \$50,041. Plusieurs de ces émigrants, on peut le supposer avec assurance, possédaient des valeurs en espèces, et les ont sans doute engagées dans le commerce.

M. McPherson fait mention d'un commencement d'établissement de colons allemands, qui se trouve dans le township de Clarendon, sur des terres achetées, l'année dernière, de la couronne par M. Telgmann et autres. Vingt-et-un adultes et 8 enfants, représentant un capital de 16,000 dollars, y sont déjà à l'œuvre, et l'on conjecture qu'avant la fin de l'année courante, cent familles se seront établies dans le voisinage. On se montre, toutefois, très-mécontent de l'état du chemin Frontenac, qui est presque impraticable. Lorsque M. Telgmann traitait des terres qu'il a achetées ensuite, on lui avait fait entendre que le gouvernement avait l'intention d'employer une très-forte somme d'argent à l'amélioration de ce chemin. A cause du mauvais état où on l'a laissé, le conseil de comté refuse de

voter de l'argent pour le réparer. Cela a empêché plusieurs colons de prendre des terres, et M. McPherson demande, en en faisant valoir toute la nécessité, que le gouvernement prenne les moyens de rendre le chemin praticable.

Cent dix servantes ont été pourvues de places à Kingston et dans le voisinage, et l'on eût pu trouver de l'emploi pour plus que le double de ce nombre. 69 venaient d'unions d'Irlande, et M. McPherson parle d'elles en termes très-peu favorables.

Les demandes de travailleurs du sexe masculin n'ont pas égalé celles de l'année dernière. Ceci s'explique en partie par la grande affluence de jeunes gens qui, arrivant des États-Unis, qu'ils ont quittés pour éviter la conscription, travaillent pour leur simple nourriture, et qui, étant généralement accoutumés aux travaux des champs, sont préférés par les fermiers à nos propres immigrants. Néanmoins, l'agent a trouvé de l'emploi pour tous ceux qui se sont adressés à lui parmi ces derniers. Il dit aussi que la santé des immigrants a été fort bonne.

#### AGENT DE TORONTO (M. HAWKE).

L'agent principal en Haut-Canada, M. Hawke, fixe le nombre des émigrants européens qui sont arrivés dans l'agence de Toronto, par les voies du St. Laurent et de Portland, à 9,566, dont 7,146 sont restés en Canada et 2,420 s'en sont allés aux États-Unis. Outre ce nombre, 768 sont venus par Oswégo, par Rochester, par Lewiston ou par d'autres ports américains; de sorte que le chiffre véritable de l'immigration atteint 10,334. Parmi les émigrants d'Europe, 2,871 étaient originaires d'Angleterre, 2,333 d'Irlande, 2,302 d'Écosse, 1,869 d'Allemagne et 191 de Norvège. 2,460 de ceux qui sont restés dans ce pays ont demandé du secours à l'agent et ont été expédiés par les chemins de fer aux endroits où ils avaient le plus de chance d'être employés. Un très-grand nombre d'entre eux ont été envoyés à Goderich pour faire route vers les établissements écossais, dans les townships de Kincardine et de Culross; d'autres ont été acheminés sur Meaford et dispersés dans le comté de Simcoe. M. Hawke a reçu de bons rapports sur le compte de ces immigrants, qui, aux dernières nouvelles, étaient tous employés d'une manière satisfaisante, et il dit que, quoique l'immigration de la dernière campagne ait été bien moindre que celle des années précédentes, la santé et la condition générale des immigrants étaient aussi bonnes que possible.

Les demandes de travailleurs agricoles, assure-t-il, ont été plus grandes que de coutume, et l'on s'attend qu'elles continueront de l'être l'été prochain. L'agent n'a pu recueillir de renseignements certains sur le montant de capitaux introduits dans son district; mais, comme plusieurs émigrés ont acheté des fermes améliorées dans les comtés de Grey, de Bruce et de Simcoe, et que d'autres ont établis des manufactures et se sont mis dans le commerce, il croit que ces capitaux sont considérables.

#### AGENT D'HAMILTON (M. RAE).

M. Rae, agent d'Hamilton, dit que le nombre de ceux qui ont passé par son agence a été de 20,792, dont 1,859 suivaient la route du Saint-Laurent et 18,933 la voie du Pont-Suspendu. Sur ce nombre total, 14,093 se sont dirigés vers les États de l'Ouest, et 6,699 sont restés en Canada. Parmi les premiers se trouvaient 2,195 Mormons, la plupart anglais, que M. Rae décrit comme une belle troupe, et qui se rendaient aux établissements d'Utah. Origine nationale des immigrants de la campagne de navigation : Allemands, 7,278; Anglais, 4,308; Irlandais, 4,893; Écossais, 1,220; Gallois, 416; Norvégiens, 53; Suédois, 299; Danois, 343; Français, 25; Polonais, 3; Italiens, 30; Américains, 1,924 (venus la plupart par la voie du Détroit). Le nombre de ceux qui ont reçu un secours direct des mains de l'agent est de 251 (égalant 187 adultes), dont 12 Allemands, 45 Anglais, 80 Irlandais, 112 Écossais et 2 Norvégiens. Ce nombre dépasse celui de l'année dernière, bien que la dépense de cette agence, grâce à une stricte économie, ait sensiblement diminué, comparativement à celle des campagnes précédentes.

M. Rae constate que 471 citoyens américains se sont établis dans la cité et le comté d'Hamilton durant la saison; les quatre-cinquièmes d'entre eux ont eu de l'occupation. Il n'a pu savoir combien de capitaux ces gens ont apportés dans la province. La plus grande partie de ces émigrants se sont réfugiés ici pour échapper à l'enrôlement, et il n'est pas vraisemblable qu'ils deviennent des colons permanents. M. Rae pense qu'un grand nombre d'émigrants de ce genre ont pénétré en Canada par les frontières occidentales. Il fait mention de la grande demande de travailleurs agricoles qui s'est produite et qui se produit encore;



mais il ne lui est parvenu que bien peu de ces travailleurs, qui eussent quelque pratique des travaux des champs; ces derniers ont trouvé immédiatement un emploi permanent à \$100 ou \$112 par année et quelquefois davantage, la nourriture et le blanchissage compris. Les seryantes sont aussi fort recherchées, et celles qui sont au fait des travaux de ménage obtiennent facilement de bons gages.

Quant aux ouvriers manufacturiers, M. Rae dit que ceux qui sont venus de Glasgow étaient des hommes intelligents; mais que, par suite de fausses impressions qu'avaient produites en eux certains rapports erronnés qui leur avaient été faits avant leur départ, ils paraissaient désappointés. Quelques-uns sont actuellement employés dans les filatures de coton de Dundas, et on est très-satisfait d'eux. Les ouvriers de Lancashire, au contraire, étaient tous plus ou moins au fait de l'agriculture, et ont été facilement placés. La santé des immigrants durant la campagne, assure M. Rae, a été exceptionnellement bonne, et il est d'opinion que les nouveaux émigrants attendus au printemps ont devant eux une perspective encourageante.

#### IMMIGRATION ÉTRANGÈRE.—ALLEMAGNE.

L'émigration venue des ports d'Allemagne présente une augmentation de 531 âmes, comparée à celle de 1862, et cette augmentation eût été beaucoup plus considérable si les moyens de communication directe avaient été plus faciles. On m'a fait savoir que plusieurs personnes qui désiraient venir par voie canadienne avaient été obligées de se rendre à New-York, parce qu'il était impossible de se procurer des navires à destination du St. Laurent.

#### RAPPORT DE L'INTERPRÈTE.

L'interprète allemand, M. Bednawski, dans le rapport qu'il me fait, dit que la plus grande partie des immigrants arrivés durant la campagne étaient d'excellents cultivateurs, ayant en général des moyens; quelques-uns même ont apporté de fortes sommes en espèces. Près d'un tiers de ces émigrants sont restés en Canada; la moitié se sont fixés dans les différents districts d'Outaouais, au milieu de parents et d'amis qui y étaient déjà établis, et le reste s'est rendu principalement aux établissements allemands du Canada occidental.

#### SUÈDE ET NORVÈGE.

Le chiffre des émigrants norvégiens et suédois offre une grande diminution dans l'immigration de 1862; n'étant que de 1,197 âmes contre 5,289; diminution: 4,092. 1,117 émigrants sont venus, l'année dernière, par voie directe, 39 autres par la voie de Hambourg et 41 sur les steamers de Liverpool et Glasgow. La plupart allaient aux États-Unis; quelques familles seulement, formant en tout 40 âmes, sont restées en Canada, et se sont acheminées vers les townships de l'Est et le district d'Outaouais. Le reste des Norvégiens, qui s'étaient établis à Gaspé en 1860 et 1861, en est parti l'été dernier. Une trentaine s'en sont allés dans le Canada occidental et les autres aux États-Unis.

A en juger par les rapports que j'ai reçus de temps à autre de personnes de l'endroit, ces immigrants ne me paraissent pas avoir du tout convenu à cette partie du pays. Ils étaient évidemment plus agriculteurs que pêcheurs; s'ils eussent eu une connaissance parfaite de ces deux branches d'industrie, il est probable qu'ils auraient mieux réussi. Il y avait toutefois d'autres causes qui faisaient obstacle à leur avancement: c'est ainsi qu'ils ne possédaient parmi eux aucun homme d'influence ou de capitaux, qui pût se charger de les encourager et de leur donner l'élan. Bon nombre d'entre eux, en outre, avaient des amis dans les États de l'Ouest, qui les sollicitaient de venir les rejoindre, et j'ai aussi raison de croire que des offres engageantes leur ont été faites par des personnes opposées à leur établissement en Canada.

#### REMARQUES SUR LES ÉTABLISSEMENTS NORVÉGIENS AUX ÉTATS-UNIS.

Lorsqu'on fonda les établissements norvégiens aux États-Unis, on reconnut qu'il était tout-à-fait essentiel d'engager quelque homme influent, soit un capitaliste ou une personne faisant les fonctions de ministre et de maître d'école, à se mettre à la tête de chaque troupe d'émigrants. Les Norvégiens sont des gens simples et naïfs, et il leur faut un homme, en qui ils aient foi entière, qui dirige et guide leurs pas et à qui ils puissent avoir recours dans leurs incertitudes et dans les difficultés. Si ce plan était pratiqué ici, je ne vois rien qui les empêchât de faire d'heureux établissements au milieu de nous. J'ai toujours fait valoir, comme fort importante, l'adoption des mesures pour retenir une forte partie de cette précieuse immigration. Les Norvégiens sont une belle et forte race, et sont regardés par les États de l'Ouest comme leurs meilleurs immigrants.

## IMMIGRATION DANOISE.

Vous remarquerez que nous avons eu une immigration de 219 Danois, qui sont venus en Canada à l'instigation de M. Sorensen, de Copenhague, ancien résident des Etats de l'Ouest. M. Sorensen a publié à ses frais une brochure, très-répandue en Danemark, laquelle expose les avantages que le Canada possède aujourd'hui comme champ d'immigration sur les Etats-Unis; ses efforts ne peuvent qu'être profitables à la province. 70 de ces émigrants danois se sont établis dans les districts d'Outaouais, et j'apprends qu'ils sont tous avantageusement placés.

## AMENDEMENTS A L'ACTE IMPÉRIAL DES PASSAGERS, 1855.

J'ai été officiellement informé par les commissaires d'émigration de Sa Majesté, qu'à la dernière session, des amendements ont été faits à l'acte des passagers de 1855 par le parlement impérial et sont entrés en vigueur le 1er octobre.

Voici les principaux points :—

1° Le nombre de passagers nécessaire pour faire ranger un vaisseau à voiles dans la classe des "vaisseaux à passagers" et le rendre sujet, par conséquent, à toutes les dispositions de la loi, a été augmenté (en chiffre ronds) de 2 à 3 adultes réputés tels par le statut, par chaque 100 tonneaux, et de 30 à 50 passagers en tout.

2° L'exemption en faveur des paquebots-poste est abolie.

3° La restriction du nombre des passagers d'après le tonnage est abrogée.

4° Les passagers de chambre doivent être compris dans la liste des passagers.

5° Les chevaux et bestiaux en nombre limité et sous certaines conditions pourront être transportés comme cargaison dans les bâtiments à passagers.

6° En cas de naufrage, les passagers qui ont reçu des billets de passage recevront des secours de même que ceux qui ont payé pour leur passage.

7° Dans le cas où ni le propriétaire ni le noliseur du vaisseau ne réside dans le Royaume-Uni, la pénalité portée dans le cautionnement en faveur de la couronne est élevée de £2000 à £5000.

## NAUFRAGE DES PAQUEBOTS-POSTE "ANGLO-SAXON" ET "NORWEGIAN."

Je regrette d'avoir à rapporter la perte de deux paquebots-poste de ce port : "l'Anglo-Saxon" et le "Norwegian." Le naufrage de "l'Anglo-Saxon," à la hauteur du cap Race, le 27 avril, a été accompagné de la perte lamentable de 238 personnes (15 passagers de chambre, 208 d'entrepont et 15 hommes de l'équipage). Le "Norwegian" a fait naufrage le 14 juin, sur l'île St. Paul; heureusement, les passagers ont tous été sauvés, quoique plusieurs d'entre eux aient perdu leurs effets. Les circonstances qui se rattachent à la perte de ces deux beaux steamers sont assez connues pour que je m'exempte d'en parler plus au long.

## TABLEAU DES ARRIVÉES ET DE LA DESTINATION DES IMMIGRANTS.

Le tableau suivant de l'arrivée et de la destination des immigrants (passagers d'entrepont) en cette province, a été compilé sur les meilleures données que j'ai pu recueillir :

Débarqués à Québec en 1863 (entrepont).....	18112
Par le Pont Suspendu et Détroit, d'après le rapport de l'agent d'Hamilton, 20,792, sur lesquels sont restés en Canada .....	4840
Par les vapeurs du lac Ontario, de Rochester et d'Oswego, d'après le rapport de M. Hawke.....	768
Par les vapeurs d'Oswego et du Cap Vincent, à Kingston, d'après le rapport de M. McPherson.....	3196
Voie du lac Champlain à Montréal, d'après le rapport de M. Daly....	465
Par les vapeurs venant à Portland, du 1er janvier à l'ouverture de la navigation.....	1014
Par les vapeurs venant à Portland, de la fermeture de la navigation au 31 décembre 1863.....	324
	<hr/>
	28,719
Sur le nombre des immigrants débarqués à Québec, sont allés aux Etats-Unis à peu près.....	5000
	<hr/>
Sont restés en Canada.....	23,719

Ces derniers se sont fixés à peu près comme suit :

Dans le Haut-Canada.....	18101
Dans le district de l'Outaouais.....	1700
Dans le Bas-Canada.....	2774
Dans les provinces d'en-bas.....	61
Destinations inconnues.....	1073
	<hr/> 23,719

MONTANT PERÇU DE LA TAXE SUR LES IMMIGRANTS.

Le montant perçu de la taxe sur les immigrants pendant la dernière campagne, s'est élevé à \$18,039, dont \$18,024 ont été reçues à Québec et \$15 à Montréal.

DÉPENSE ANNUELLE.

Les dépenses effectuées sous la surveillance immédiate de ce département pendant l'année, s'élèvent à \$34,105.34, répartis comme suit :

Agents à l'étranger - - - -	\$3756 75
Etablissement de la Quarantaine - - - -	6178 51
Secours directs aux immigrants - - - -	18541 02
Agences, loyers, impressions, etc - - - -	5629 06
	<hr/> \$34105 34

AGENCES ÉTRANGÈRES.

Les dépenses pour les agences étrangères, comprises dans le total ci-dessus, sont réparties comme suit :—

M. Wagner, agence allemande, balance de 1862...	\$400 76
M. Verret, agence française, do do...	354 23
M. Buchanan, mission au Royaume-Uni.....	3001 76
	<hr/> \$3756 75

STATION DE LA QUARANTAINE.

Paie des employés, y compris ceux qui y séjournent en hiver.....	5387 38
Service du vapeur.....	260 43
Provisions pour l'hôpital \$123, charriage \$61 50...	184 50
Lavage, etc.....	33 40
Loyer, papeterie, impressions, etc., compris le bureau des médecins-inspecteurs à Québec.....	307 05
Divers.....	5 75
	<hr/> \$6178 51

AGENCES PROVINCIALES.

Les dépenses des agences provinciales pendant l'année expirée le 31 décembre 1863, sont comme suit :—

MONTREAL.	
Transport - - - - -	\$2104 18
Provisions - - - - -	32 33
Frais d'agence - - - - -	459 04
	<hr/> \$2595 55
KINGSTON.	
Transport - - - - -	267 58
Provisions - - - - -	61 49
Frais d'agence - - - - -	219 19
	<hr/> 548 26
OTTAWA.	
Transport - - - - -	746 96
Provisions - - - - -	119 99
Soins médicaux - - - - -	110 52
Frais d'agence - - - - -	337 06
	<hr/> 1314 53

## HAMILTON.

Transport - - - - -	\$173 44	
Provisions - - - - -	44 19	
Frais d'agence - - - - -	40 08	
	<u>          </u>	\$257 71

## TORONTO.

Transport - - - - -	2207 69	
Provisions - - - - -	214 80	
Frais d'agence - - - - -	774 09	
	<u>          </u>	3196 58

## QUÉBEC.

Transport - - - - -	12030 94	
Provisions - - - - -	360 36	
Soins médicaux - - - - -	66 55	
Frais d'agence - - - - -	781 75	
Impressions, etc., - - - - -	3017 85	
	<u>          </u>	16257 45
		\$24170 08

## SECOURS DONNÉS PAR L'AGENCE DE QUÉBEC.

Le nombre de personnes auxquelles on a fourni des billets de passage à l'agence de Québec est de 4,144, représentant 3,169 adultes, savoir :

Hommes adultes - - - - -	1242
Femmes do - - - - -	1348
Enfants - - - - -	1158
Jeunes enfants - - - - -	396
	<u>          </u>
	4144

## ORIGINES.

Sur ce nombre, il y avait :—

Anglais - - - - -	1253	
Irlandais - - - - -	1079	
Ecossais - - - - -	1080	
Allemands - - - - -	378	
Norvégiens et Danois - - - - -	354	
	<u>          </u>	4144

## DESTINATIONS.

Se sont dirigés vers :

Les cantons de l'Est - - - - -	58½
Montréal - - - - -	480
Ottawa - - - - -	394
Kingston, et localités à l'est de Toronto - - - - -	501½
Toronto - - - - -	462
Localités à l'ouest de Toronto - - - - -	1243½
Etats de l'Est - - - - -	6
Etats de l'Ouest - - - - -	11½
Provinces d'en bas - - - - -	11½
	<u>          </u>
	3169

La moyenne des frais pour chaque adulte étant de \$3.80.

## ÉTAT COMPARATIF DES IMMIGRANTS NÉCESSITEUX SECOURUS EN 1862 ET 1863.

L'état comparatif ci-dessous fait voir le nombre d'immigrants nécessiteux secourus à chaque agence en 1862 et 1863.

	Ames.	Adultes.	1862.		Ames.	1863.		Coût moyen.
			Coût moyen.	\$ cts.		Adultes.	\$ cts.	
Québec,	2542	1943	\$3	81	4144	3169	3	80
Montréal,	725	516	2	49	1212	913½	2	30
Kingston,	169	139	0	73½	507	427	0	58
Ottawa,	614	481	1	76	700	544	1	78
Toronto,	2141	1696	0	89½	2460	1845	0	98½
Hamilton,	207	160	1	51½	251	187	0	93
	6398	4935	.....		9274	7085½	.....	

## REMARQUES.

Le nombre des personnes qui ont eu besoin de secours pendant la saison de 1863 accuse une augmentation considérable sur l'année précédente, et ce fait explique le surcroît de dépense de ce chef.

Le nombre de ceux qui ont demandé des secours sous forme de provisions ou de billets de passage aux différentes agences de la province, s'est élevé à 9274 âmes ou 7085½ adultes, tandis qu'en 1862 il n'atteignait que le chiffre de 6398 âmes ou 4935 adultes. Mais la moyenne des secours accordés a été un peu réduite, de sorte que la dépense totale est moindre proportionnellement au nombre des personnes secourues. En 1862, les secours accordés à 6398 âmes se sont montés à \$17,249, faisant \$2.70 par tête. En 1863, les secours donnés à 9274 âmes s'élèvent à \$24,170, ce qui fait \$2.08 par personne.

## IMMIGRATION DE PAUVRES.

Il m'est inutile de faire allusion aux circonstances qui ont affecté l'immigration de l'année, et fait venir ici un nombre comparativement considérable de pauvres. L'arrivée d'un grand nombre dont le transport en ce pays a été effectué au moyen des secours obtenus de diverses associations charitables en Angleterre et en Irlande, explique suffisamment l'augmentation de demandes d'aide faites à ce port, au moment du débarquement.

## EFFORTS DES ÉTATS-UNIS POUR ATTIRER L'IMMIGRATION.

Pendant la saison dernière, des personnes intéressées dans des entreprises de transport ont fait des efforts persévérants pour attirer aux Etats-Unis l'émigration d'Angleterre et d'Irlande, et il y a lieu de croire que les primes offertes aux recrues pour l'armée américaine ont grandement secondé ces efforts. On a donné une grande publicité aux encouragements offerts par le gouvernement fédéral, et des agents recruteurs ont fait ouvertement des engagements avec ceux qui s'adressaient à eux, leur payant leur passage ou la plus grande partie du prix. On ne peut douter qu'une forte proportion des passages payés d'avance en Amérique, n'aient été fournis à des hommes destinés à l'armée américaine. Si on persiste dans ces efforts pour attirer l'immigration aux Etats-Unis, le Canada verra se réduire le nombre des immigrants jeunes et robustes, sans qu'il s'opère une diminution proportionnelle dans la classe de ceux qu'il importe moins de retenir. On tourne les yeux vers le nord de l'Europe et le Royaume-Uni pour se procurer les hommes nécessaires à l'armée, et le congrès paraît disposé à accorder des sommes libérales pour l'entretien d'agences dont le but est d'encourager le recrutement sous le nom déguisé d'émigration. Dans de pareilles circonstances, l'immigration qui nous venait d'Allemagne, de Norvège et d'ailleurs doit se trouver en grande partie neutralisée. Il paraît en effet improbable que, quels que soient les efforts tentés de la part du Canada, pendant la prochaine campagne, on puisse rivaliser avantageusement pour induire les classes inférieures à s'y diriger.

## MISSION AU ROYAUME-UNI.

J'ai eu l'honneur de soumettre de bonne heure cet été, un rapport de ma mission en Angleterre (Appendice No. 6) et des mesures que j'ai prises en conformité des instructions que j'y ai reçues.

## AVANTAGES DE CETTE MISSION.

J'ai lieu de croire que la province a retiré de notables avantages de la dissémination de renseignements exacts sur ses ressources, et de la facilité qu'un grand nombre de personnes qui avaient l'intention d'émigrer ont eue, en s'adressant à moi, d'apprécier les perspectives que le Canada offre, avec plus de certitude qu'aucune autre colonie anglaise, aux colons qui ont quelques capitaux et qui sont prêts à prendre des terres. Je fais connaître dans mon rapport la position difficile que me faisait la concurrence active des autres pays, spécialement des Etats-Unis, dont la population ouvrière a été sensiblement réduite, en maints districts, par les réquisitions de la guerre. J'expose aussi l'inefficacité comparative d'une agence qui n'existe qu'une partie de l'année. Je continue d'être d'opinion que, pour retirer tous les avantages que peut produire une agence officielle d'immigration canadienne dans le Royaume-Uni, il faudrait qu'elle fût permanente. Les émigrants des basses classes subissent l'influence du moment, et leurs plans sont faits très-peu de temps peut-être avant leur départ, qui a lieu en général au printemps. Ceux au contraire qui possèdent des capitaux veulent avoir des renseignements circonstanciés et mettent des mois à prendre une résolution. C'est à cette dernière classe qu'une agence officielle permanente serait utile, et c'est là celle que la province a surtout intérêt à s'incorporer.

Tant que durera l'ordre de choses actuel aux Etats-Unis et qu'on y entretiendra sur pied des armées nombreuses, la demande de travailleurs de tous genres devra être grande ; tant que le cours du pays restera dans une dépréciation telle que le dollar n'y vaut pas plus que deux chelins et huit deniers sterling, les salaires devront être en apparence très-élevés. Il suit de là que les *attractions* que possède le Canada ne sauraient être comparées à celles que les Etats-Unis représentent à l'émigrant qui ne cherche que de l'emploi. Les jeunes gens libres seront tentés par les gros prix d'engagement et la solde élevée qu'on offre dans l'armée américaine, et ceux qui ne peuvent ou ne veulent pas suivre la carrière des armes, continueront d'être déçus par le chiffre nominal des salaires qu'on paie pour tous les genres de travaux. Bien peu ont l'esprit d'apprécier à sa valeur l'argent qu'on leur offre, ou de faire réflexion que si les salaires sont augmentés, le prix des nécessités de la vie a dû subir une hausse proportionnelle. Quand bien même il serait à désirer qu'on attirât aujourd'hui une immigration ouvrière au Canada, ce pays aurait donc de grandes difficultés à le faire. Mais pour les classes plus intelligentes, qui possèdent les moyens de devenir colons et de mettre promptement en valeur les vastes et fertiles étendues de terres de la couronne, actuellement inoccupées, je suis toujours sous l'impression qu'il nous serait très-avantageux d'avoir à Londres une agence en permanence et en état de répondre à toutes demandes relatives aux ressources naturelles de la province.

## RENSEIGNEMENTS SUR LES CONCESSIONS GRATUITES, ETC.

J'ai déjà fait, dans une autre occasion, une observation que l'on voudra bien me permettre de répéter ici. C'est qu'une agence d'émigration en Angleterre pourrait répandre fort au loin des renseignements sur les concessions gratuites qu'offre la province et sur les chemins de colonisation qui sont exécutés aux frais du public, deux points d'un grand intérêt pour une classe d'émigrants qui ferait de précieux colons. Les observations que j'ai faites en Angleterre ont confirmé ma première idée, que si l'on assurait une concession gratuite de terre au colon avant son départ, cette assurance serait pour lui un puissant motif de préférer le Canada aux Etats du Nord-Ouest. Si cette prime était offerte, on pourrait exercer une surveillance dans les ports d'embarquement, qui aurait l'effet d'empêcher l'introduction en Canada d'émigrants dont l'acquisition ne serait d'aucun avantage, et de les remplacer par de fortes et vigoureuses familles propres au défrichement de nos forêts.

## PERSPECTIVE DE TRAVAIL EN 1864.

La demande de bras en Canada et les perspectives que le pays offre aux classes industrielles de l'émigration anglaise, en 1864, sont en somme encourageantes pour elles. Ce pays voit croître continuellement sa richesse et sa population. Nos cultivateurs recueillent le fruit d'une abondante moisson, et seront dans une position à donner un surcroît d'ouvrage à des travailleurs agricoles expérimentés. Le Canada offre à cette classe d'émigrants

en particulier la plus belle perspective de réussite, et je n'aurai, comme je le prévois, aucune difficulté à pourvoir d'un emploi tous ceux qui se dirigeront vers nos rivages.

#### DEMANDE D'OUVRIERS.

La demande continuera d'être considérable, et certaines classes d'ouvriers seront surtout recherchées. L'attention qui se porte de plus en plus aujourd'hui sur les richesses minérales du pays aura pour résultat l'emploi d'un grand nombre de mineurs et autres travailleurs expérimentés dans les travaux d'ouverture et d'exploitation des veines minérales. Les nombreuses découvertes de mines de cuivre qu'on a faites dans les townships de l'Est, depuis peu, ont été suivies de plusieurs tentatives heureuses pour faire valoir cette source de richesses ; et il y a déjà des entreprises formées sur une très-grande échelle pour l'exploitation des mines. L'expérience encourageante acquise dans l'exploitation des gisements d'or qui existent dans certaines parties de ce même district, a amené une exploration plus étendue, laquelle a été en plusieurs cas couronnée de succès. Il ne paraît pas douteux que des capitaux et une main-d'œuvre employés avec discernement et économie à la production du cuivre et de l'or ne réalisent de grands bénéfices, et que le champ ainsi ouvert à l'industrie ne s'agrandisse tous les ans.

#### PERSPECTIVES GÉNÉRALES DE 1862.

Je n'ai pas jusqu'à présent reçu de renseignements bien certains sur l'immigration probable de la campagne prochaine ; mais à en juger par les opinions qui ont été exprimées par la presse du Royaume-Uni, la question de l'émigration a occupé grandement l'attention publique, et beaucoup de gens qui sont sans emploi voient là le meilleur parti qu'ils puissent prendre pour améliorer leur sort. Il est indubitable qu'un nombre croissant d'individus des plus humbles classes, surtout en Irlande et dans le nord de l'Écosse, regardent l'émigration comme l'unique planche de salut qui leur reste dans leur détresse actuelle. Des milliers de personnes s'y abandonneraient volontiers si elles avaient seulement les moyens de payer leur passage sur l'océan. La grandeur du mouvement, même dans ce temps rigoureux de l'année, peut se juger par les nombreuses troupes d'émigrants qui s'embarquent sur les bâtiments disponibles à destination des États-Unis. Le relevé du port de Liverpool, pour le mois de décembre, montre qu'il est parti principalement pour cette destination 8,431 personnes, tandis que le nombre des départs du mois correspondant de l'année dernière n'était que de 4075. Ce mouvement s'étendra sans doute encore à mesure que la saison avancera ; de sorte que nous pouvons compter qu'à l'ouverture de la navigation dans le Saint Laurent, nous recueillerons notre part de cette émigration, si nous employons à la traversée un nombre suffisant de navires. L'insuffisance des moyens de transport, principalement par paquebots, jointe à l'élévation du prix de passage, nuit beaucoup à la concurrence que nous faisons à New-York pour le transport des émigrants.

#### IMMIGRANTS ARRIVÉS SUR LES STEAMERS DE PORTLAND.

Les steamers de Portland continuent d'amener à chaque voyage un nombre assez grand de passagers, parmi lesquels il s'en trouve toujours quelques-uns qui viennent en Canada. Plusieurs sont arrivés dernièrement par cette voie avec l'intention d'acheter des terres dans la province ; et je reçois continuellement des lettres de personnes de moyens qui me demandent des renseignements sur le pays, ayant le dessein d'y venir au printemps.

Plusieurs sociétés d'émigration s'organisent en Angleterre et en Écosse ; quelques-unes recueillent des fonds pour aider les ouvriers en chômage à se rendre au Canada. Ainsi, tout considéré, nous avons lieu à nous attendre à une immigration plus grande pendant la campagne de 1864.

Le département n'oubliera pas de donner instruction aux agents de l'intérieur de constater les besoins des districts et la demande probable de bras pour les différentes branches industrielles.

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

A. C. BUCHANAN,  
Agent en chef.

TABLEAU No. 1.

Etat du nombre d'émigrants qui se sont embarqués pour le Canada, ainsi que du nombre de naissances et de décès arrivés dans le voyage et durant la quarantaine; nombre total des émigrants débarqués à Québec et à Montréal, les hommes étant distingués des femmes, les adultes des enfants,—avec le nombre des émigrants de chaque pays. Nombre de navires arrivés, leur tonnage et la durée moyenne de leur traversée, durant la campagne de navigation de 1863.

D'OU PARTIS.	CLASSE.	Nombre de navires.	Durée moyenne de la traversée.	Tonnage.	Nombre d'émigrants embarqués.						Naissances.		Nombre total de personnes à bord.	Décès dans la traversée.						
					Passagers de chambre	Adultes.		Enfants de 1 à 12 ans.		Enfants en bas âge.	Nombre total des passagers d'encrepont.	G.		F.	H.	F.	Enfants en bas âge.	Total.		
Angleterre	{ Steamers.....	32	13	41506	964	2280	1004	455	414	237	4400	2	1	5367						
	{ Bâtimens à voiles...	41	30	29776	5	404	244	140	114	44	946			951				1		
Irlande	{ Steamers.....		12		202	1910	1369	290	221	167	3937			4139				1		
	{ Bâtimens à voiles...	14	43	3982		297	253	114	96	28	788			701						
Sue	{ Steamers.....	15	17	16264	134	1349	1201	553	522	195	3320			3959				4		
	{ Bâtimens à voiles...	2	37	865		3	1				4			4						
Allemagne	de	13	49	6607	1	1002	808	525	521	232	3088			3105				40		
Suède et Norvège	de	15	48	7711	1	418	337	153	150	56	1114			1119				6		
Autres pays	de	6	40	4581		15	4	2	1	1	23			23						
Total		138		115733	1307	7638	5221	2232	2039	960	18140	18	13	10473	9	5	20	15	9	58



D'OU PARTIS.	CLASSES.	Décès durant la quarantaine.						Nombre total des décès.	Nombre total d'émigrants débarqués dans la colonie.						Grand total des émigrants débarqués dans la colonie.
		Adultes.		Enfants.		Total.			Adultes.	Enfants.		Total des passagers d'entrepont.	Passagers de chambre.		
		H.	F.	G.	F.	H.	F.			H.	F.				
Angleterre.....	{ Steamers.....	2290	1004	455	414	2745	1418	240	4403	964	5367				
	{ Bâtimens à voiles.....	1	404	140	114	544	357	44	945	5	950				
Irlande.....	{ Steamers.....	1909	1369	290	221	2199	1590	167	3956	202	4158				
	{ Bâtimens à voiles.....	297	253	114	96	411	349	31	791	.....	791				
Ecosse.....	{ Steamers.....	1347	1201	552	522	1899	1723	199	3821	134	3955				
	{ Bâtimens à voiles.....	3	1	.....	.....	3	1	.....	4	.....	4				
Allemagne.....	do.....	998	803	508	508	1506	1311	240	3057	1	3058				
Suède et Norvège.....	do.....	416	337	151	148	567	485	60	1112	1	1113				
Autre pays.....	do.....	15	4	2	1	17	5	1	23	.....	23				
	Totaux.....	7679	5215	2212	2024	9891	7239	982	18112	1307	19419				

CLASSIFICATION DES PASSAGERS DE CHAMBRE.

Hommes.....	695
Femmes.....	376
Enfants.....	236
Total.....	1307

A. C. BUCHANAN,  
Agent en Chef.

BUREAU OFFICIEL D'IMMIGRATION,  
Québec, 31 décembre 1863.

TABLEAU No. 2.

RELEVÉ du nombre d'immigrants débarqués dans cette province, avec mention des pays et des ports d'où ils sont partis, durant la campagne de 1862 et 1863.

ANGLETERRE ET PAYS DE GALLES	1862.	1863.	ALLEMAGNE.	1862.	1863.
Appledore .....		5	Brême .....	204	410
Burnstaple .....		11	Hambourg .....	2203	2848
Bristol .....	1	19			
Cardiff .....	8	6			
Carlisle .....		1			
Falmouth .....	3			2407	3058
Fleetwood .....		4			
Fowey .....	6	12			
Hartlepool .....	1		SUEDE ET NORVEGE.		
Hull .....		14	Arendel .....	615	9
Liverpool .....	6596	6070	Bergen .....	1189	384
Londres .....	57	13	Christiana .....	1384	294
Maryport .....	7		Drammen .....	130	
Newport .....		16	Gottenberg .....	267	126
Plymouth .....	191	146	Kragëroe .....	80	
Portsmouth .....	5		Laurvig .....		25
Swansea .....	1		Mandal .....	61	
Whitehaven .....	1		Oster-Rusoër .....		12
	6877	6317	Porsgrund .....	876	191
IRLANDE.			Skien .....	266	
Belfast .....	22	147	Stavanger .....	288	66
Dublin .....	7	3	Tarsund .....		6
Cork .....	872	719	Trondhjem .....	68	
Limerick .....	61	186	Tvedestand .....	214	
Londonderry .....	3458	3836		5216	1113
New-Ross .....	120		AUTRES PAYS.		
Nowry .....		3	Alicante .....		1
Waterford .....		10	Bordeaux .....		1
Wexford .....		41	Carthagène .....		1
Youghal .....	5	4	Gibraltar .....		8
	4545	4949	Nouvelle-Orléans .....		10
ECOSSE.			Sydney (Nouvelle-Ecosse) .....		2
Annan .....	4				
Glasgow .....	2974	3955			
Greenock .....		4			
Leith .....	1				
	2979	3959			

## RECAPITULATION.

Angleterre et Pays de Galles .....	6,877	6,317
Irlande .....	4,545	4,949
Ecosse .....	2,979	3,959
Allemagne .....	2,407	3,058
Norvège et Suède .....	5,216	1,113
Autres pays .....	152	23
Total .....	22,176	19,419

A. C. BUCHANAN,  
Agent en Chef.

BUREAU OFFICIEL D'IMMIGRATION,  
Québec, 31 décembre 1863.

TABLEAU No. 3.

RELEVÉ des états et métiers des immigrants de 1863.

	Anglais.	Etran-gers.		Anglais.	Etran-gers.
Artistes photographes .....	5		Mouleurs et fondeurs.....	15	
Boulangers .....	25	7	Maîtres de musique.....	2	
Coiffeurs.....	8		Terrassiers .....	6	
Fabricant de clochettes.....	1		Opticien.....	1	
Forgerons.....	19		Peintres et vitriers.....	15	7
Blanchisseur de toiles.....	1		Papetiers.....	3	
Pouleurs.....		2	Facteur de pianos.....	1	
Chaudronniers.....	2		Plâtriers.....	5	
Relieurs.....	3	1	Couvreurs en ardoises.....	2	
Ouvrier en souliers.....	1		Laboureurs.....	12	
Dinandier.....	1		Plombiers.....	2	
Brasseur.....		1	Agents de police.....	3	
Maçon-briqueteur.....	1		Portefaix.....	3	
Briquetiers.....	1	1	Potiers.....	1	1
Entrepreneurs de bâtiments.....	4		Imprimeurs.....	10	1
Bouchers.....	22	2	Carriers.....	1	
Ebénistes.....	5		Conducteur de convoi.....	1	
Imprimeur d'indiennes et toiles.....	1		Cordier.....	1	
Charpentiers et menuisiers.....	126	23	Selliers et bourreliers.....	1	4
Charretiers et cochers.....	7		Scieurs.....	7	
Sculpteurs et doreurs.....	8		Maîtres d'école.....	9	
Cigariers.....		1	Domestiques.....	22	1
Pharmaciens et chimistes.....	4		Bergers.....	5	
Commis et comptables.....	188	15	Constructeurs de navires.....	6	
Carrossiers.....	1	4	Cordonniers.....	40	23
Houilleurs.....	3		Boutiquiers.....	23	
Peignier.....		1	Artisans.....	29	22
Commis-voyageurs.....	2		Savonnier.....		1
Typographe.....	1		Soldats.....	10	1
Consieur.....	1		Marchands de papier.....	2	
Tonnelliers.....	22	13	Tailleurs de pierre.....	2	
Filateurs de coton.....	3		Tailleurs.....	57	17
Bouhonniers.....	2		Tanneurs.....	2	3
Corroyeurs.....	117		Opérateur de télégraphe.....		1
Drapiers.....	20		Ouvrier en drap.....	1	
Conducteurs de bestiaux.....	2		Ferblantiers.....	14	1
Teinturiers.....	2		Fabricants d'outils.....	1	
Ingénieurs.....	37		Commerçants.....	40	10
Graveurs.....	3		Tourneurs.....	5	
Ouvriers de fabrique.....	235		Paraplutiers.....		3
Agriculteurs.....	1476	722	Tapissiers.....	2	
Pêcheurs.....	2		Garde-magasins.....	4	
Séranceurs de lin.....	2		Ourdisseur.....	1	
Ouvrier en cadres.....	1		Horlogers.....	3	8
Jardiniers.....	11	5	Tisserands en drap.....	108	3
Posers d'appareils à gaz.....	2		Rubaniers.....	155	
Souffleur en verre.....	1		Charrons.....	2	
Orfèvre.....		1	Cardeurs de laine.....	3	
Epiciers.....	22		Bijoutiers.....	8	2
Grooms.....	6		Sans état déterminé.....	78	44
Chapeliers.....	7		Ouvriers non désignés.....	20	14
Hôteliers.....	1	1	Hommes de profession.....	8	2
Trempeurs en fer.....	3				
Journaliers.....	2726	421	Total.....	6250	1429
Marchand de toiles.....	1				
Serrurier.....	1				
Mécaniciens.....		3	RECAPITULATION.		
Marbriers.....	23		Anglais.....	6,250	
Matelot.....	1		Etrangers.....	1,429	
Maçons.....	45	11			
Meuniers.....	33	7			
Constructeurs de moulins.....	6	19			
Mineurs.....	232			7,679	
Ministres (méthodistes).....	5				

TABLEAU No. 3.—*Suite.*

RELEVÉ des états et métiers des immigrantes de 1863.

	Anglaises.	Etrangères
FEMMES.		
Cuisinières.....	11	.....
Couturières.....	14	.....
Ouvrières de fabrique.....	14	.....
Femmes de charge.....	60	.....
Femmes de chambre et servantes en général.....	1383	36
Blanchisseuses.....	11	.....
Modistes.....	6	.....
Nourrices et bonnes d'enfants.....	18	.....
Maitresses d'école.....	4	.....
Ouvrières en linge.....	3	.....
	1524	36
RECAPITULATION.		
Anglaises.....	1,524	
Etrangères.....	36	
	1,560	

A. C. BUCHANAN,  
Agent en Chef.

BUREAU OFFICIEL D'IMMIGRATION,  
Québec, 31 décembre 1863.

## TABLEAU No. 4.

ETAT du nombre de personnes qui ont reçu du secours pour émigrer, durant la campagne de 1863, et des sommes qui leur ont été remises à leur débarquement.

PAR QUI ENVOYÉES.	Nombre de personnes.	Classification.			Sommes en argent sterling remises ou payées par l'agent-en-chef.
		Hommes	Femmes.	Enfants.	
Maison de réforme de Glencree.....	2	2			£ s. d.
Rév. R. Frizelle, Dublin.....	7		7		7 0 0
Union de Waterford.....	61		61		30 10 0
Union de Sligo.....	18		18		18 0 0
Fonds de secours de charité de Clara.....	16		16		10 16 0
Rév. N. Oliver, recteur de Stapleford.....	2	2			
Maison de réforme de Kingswood.....	4	4			
Succession de M. Clement, comté de Donegal.....	3		3		
Comités d'émigration de Bedworth et de Coventry.....	454	148	119	187	154 4 0
Union de Scariff.....	20	13	7		17 0 0
Ecole d'agriculture de Liverpool.....	2	2			2 0 0
Mme. Thomas, île d'Harris.....	362	90	97	175	
Comité d'émigration des Hebrides.....	179	45	60	74	5 5 0
Do de Carlisle.....	49	8	10	31	
Rév. W. Fitzpatrick, Temple Michael.....	32	12	5	15	
Union d'Ennis.....	27	1	26		27 0 0
Union d'Edenderry.....	25	3	20		21 0 0
Maison de réforme de North Lancashire, Bleesdale.....	4	4			
Société de secours pour l'émig. des ouv. de Manchester.....	253	99	53	101	135 4 11
Do du collège national, Londres.....	47	12	12	23	
Maison de réforme de Wandsworth.....	10	10			
Union de Dublin-Sud.....	34		34		34 0 0
Maison de réforme de Warwickshire (Weston).....	1	1			
Do de Lincolnshire-Nord.....	2	2			
Mr. Ramsay, d'Islay.....	200	64	50	86	
Union de Parsonstown.....	17		17		17 0 0
Do de Old-Castle.....	8		8		
Rév. M. Brock, Bethnal-Green, Londres.....	2	1	1		
Union de Cashel.....	24	3	18	3	20 10 0
Do de Tipperary.....	23	12	11		
Sir James Matheson, île de Louis.....	349	196	115	130	
Union de Clogher.....	13		13		
Ecole industrielle de Glasgow.....	10		10		
Comité pour secourir les ouvriers de Glasgow.....	429	104	91	234	270 0 0
Union de Kilmallock.....	18		18		16 0 0
Cœvent de St. Louis, comté de Monaghan.....	4		4		
Total.....	2709	748	902	1059	£785 9 11

## RECAPITULATION.

Envoyées par des unions.....	No. 286	Sommes remises. £201 0 0
“ maisons de réforme, écoles, etc.....	39	2 0 0
“ sociétés d'émigration.....	1411	564 13 11
“ particuliers.....	973	17 16 0
	2709	£785 9 11
D'Angleterre.....	830	
D'Irlande.....	350	
D'Ecosse.....	1529	

A. C. BUCHANAN,  
Agent en Chef.

BUREAU OFFICIEL D'IMMIGRATION,  
Québec, 31 décembre 1863.

TABLEAU No. 5.

ETAT comparatif du nombre d'émigrants arrivés au port de Québec, de 1829 à 1863 inclusivement.

PAYS.	1829 à 1833.	1834 à 1838.	1839 à 1843.	1844 à 1848.	1849.	1850.	1851.	1852.	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.	1861.	1862.	1863.
Angleterre .....	43386	28561	30791	60458	8080	9887	9677	9276	9635	18175	6754	10353	15471	6441	4846	6481	7780	6877	6317
Irlande .....	102266	54904	74081	112192	23126	17976	22331	15983	14417	16165	4106	1688	2016	1153	417	376	413	4545	4949
Ecosse .....	20143	11061	16311	12767	4084	2379	7042	5477	4745	6446	4859	2794	3218	1424	793	979	1112	2979	3959
Continent européen.	15	485	.....	9728	436	849	870	7256	7456	11637	4864	7343	11368	2578	2722	2314	10618	7728	4162
Ports d'en bas et aut.	1889	1346	1777	1219	968	701	1106	1184	496	857	691	261	24	214	.....	.....	.....	47	12
	167699	96357	123360	196364	38494	32292	41076	39176	36695	53180	24274	22439	32007	12810	8778	10150	19923	22176	19419

Grand total..... 994,263

A. C. BUCHANAN,  
Agent en Chef.

BUREAU OFFICIEL D'IMMIGRATION,  
Québec, 31 décembre 1863.

## APPENDICE No. 1.

## RAPPORT DE M. J. H. DALY, MONTREAL.

MONTRÉAL, décembre 1863.

A. C. BUCHANAN, écuyer,  
Agent officiel de l'immigration, etc., etc., etc., Québec.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre, pour votre instruction, mon cinquième rapport annuel, et tout ce qui est venu à ma connaissance immédiate dans cette agence-ci pendant l'année courante.

*Emigrants nécessaireux.*

Le nombre des émigrants nécessaireux qui se sont adressés à mon agence pour obtenir du secours cette année se monte à 1,212 âmes (égalant 913½ adultes), tandis qu'il n'était que de 725 personnes (égalant 519 adultes) dans la période de temps correspondante de l'année 1862;—augmentation, 487 âmes (égalant 394½ adultes). Sur ce nombre, il y avait 342 adultes du sexe masculin, 374 adultes du sexe féminin, 395 enfants et 101 enfants en bas âge,—total, 1,212. 468 étaient Écossais, 453 Irlandais, 193 Anglais, et 98 Norvégiens, Danois et Allemands.

Ces émigrants ont été expédiés à leurs différentes destinations : 872 dans le Canada Occidental ; 264 dans le district d'Outaouais ; 76 dans les townships de l'Est et à Québec. Total, 1,212. La plus grande partie sont des ouvriers anglais, irlandais et écossais qui ont été envoyés en Canada par différentes agences charitables. Plusieurs autres, ayant quelques moyens à leur disposition, sont venus à leurs frais.

J'ai remarqué que les navires "Nubia" "Anglesea," et "Waverly," avaient un grand nombre de pauvres parmi leurs passagers. Le paquebot à vapeur "United-Kingdom" en a aussi transporté beaucoup, qu'il a mis à terre ici le 21 juin et le 5 août. Ces derniers étaient principalement des ouvriers de Glasgow. En outre, d'autres émigrants qui venaient rejoindre leurs amis en ce pays, ayant eu à peine des moyens suffisants pour se rendre à Montréal, ont reçu de l'aide de cette agence pour continuer leur route jusqu'au lieu de leur destination.

Les ouvriers de Glasgow, à ce que j'apprends, paraissent faire bien leurs affaires. C'est une troupe d'hommes vigoureux, ayant l'apparence de la santé, et, d'après ce que j'ai pu en juger, ils ne tarderont guère à montrer les signes de leurs succès et à s'établir confortablement, si à leur habileté ils joignent une ferme persévérance et le goût du travail.

La demande de travailleurs des deux sexes a été tout aussi considérable que dans la campagne dernière ; de fait, je puis dire plus grande ; et je suis heureux de faire rapport que presque toujours on a immédiatement pourvu aux besoins de ceux qui se sont adressés à l'agence. Le nombre d'émigrants à qui on a procuré des places dans l'année, est de 704 hommes et femmes, contre 530 qui ont été placés dans la période correspondante de 1862 : augmentation, 169. Je puis aussi vous mander que sur ce nombre considérable, six ou huit à peine sont revenus me voir en quête d'emploi. Les deux tiers des travailleurs ont été mis chez des fermiers de ce district ; ils ont de bons salaires et paraissent très-contents de leur état.

Le nombre d'émigrants de moyens qui sont arrivés ici cette année, égale, je suis heureux de le dire, celui de 1862. Plusieurs d'entre eux avaient des traites ou des certificats de dépôts sur différentes institutions de banque et dans quelques cas sur des particuliers pour des sommes de £150 à £1000 sterling. Les émigrants de cette classe sont venus généralement me demander des renseignements ou des avis sur le prix des terres défrichées ou incultes, le loyer des maisons, les prix des marchés, les coutumes et les lois du pays, etc. Je leur ai donné les renseignements les plus complets que j'eusse, leur recommandant le plus souvent de ne pas acheter avec trop de précipitation, mais d'affermir plutôt des terres pour une année ou deux en se réservant la faculté d'en faire l'acquisition après le bail expiré. Je leur ai aussi conseillé de placer leur argent en dépôt à la banque d'épargne, où ils en auraient quatre pour cent d'intérêt par an, jusqu'à ce qu'ils en eussent besoin. Six d'entre eux ont visité le pays dans les townships de l'Est et ont, je crois, trouver là des terres à leur gré. D'autres enfin se sont établis dans le voisinage de Prescott et de Brockville.

*Billits de passage d'Europe.*

J'ai beaucoup de plaisir à dire que je n'ai trouvé aucun émigrant à qui les agents de la distribution des billets en Europe eussent fait prendre une fausse direction ; c'est là assurément une très-grande amélioration apportée au système qui a été pratiqué jusqu'ici à l'égard de ces malheureux étrangers. J'ai dû depuis cinq ans appeler votre attention sur un pareil abus. Je suis donc heureux de voir que mes représentations paraissent avoir eu l'effet désiré, celui d'arrêter un mal qui a duré si longtemps et causé tant de trouble et de dépense au pauvre émigrant qui débarquait dans un pays étranger.

Je constate que le nombre de billets vendus en Europe pour le trajet aux Etats-Unis par le chemin de fer de Champlain et du St. Laurent a été de 1,420, et celui des billets d'Europe pour le trajet au Canada par la voie des Etats-Unis, de 465.

Il est débarqué dans ce port 1,465 émigrants, venant directement de la mer sur des paquebots à vapeur ou des bâtiments à voiles. Le "Kong-Carl" et le "Sleipner" avaient à eux deux 264 passagers. Le dernier est reparti avec les siens en destination directe de Chicago. Les passagers du "Kong-Carl," je regrette de le dire, ont aussi fait route vers les Etats de l'Ouest.

Quinze émigrants seulement ont payé une capitation à la douane de Montréal ; je vous en envoie l'état.

*Etat sanitaire des émigrants.*

Le nombre de ceux qui ont été envoyés cette année à l'hôpital est de 33. Il n'y a pas eu de cas graves. L'état sanitaire des émigrants a été pour le moins aussi bon que dans les deux campagnes précédentes. Cela est certainement dû en grande partie à la rapidité des traversées, et montre l'avantage que les steamers ont sur les navires à voiles.

Pendant que j'en suis à ce sujet, permettez-moi de mentionner de nouveau mon ancienne conviction touchant le meilleur mode de transport pour l'émigration. En 1860, j'exposais dans mon rapport que l'établissement de steamers d'une certaine classe, économiquement appropriés au transport du fret et des émigrants, pour desservir la route du Saint-Laurent, serait une entreprise lucrative. Ils pourraient se charger de transporter des passagers aux mêmes prix que les lignes new-yorkaises de leur classe. Ce service amènerait quantité de monde en ce pays par le Saint-Laurent ; au lieu qu'aujourd'hui on prend la route de New-York à cause de la modicité du prix de passage entre Liverpool et ce port. Je puis mentionner ici que, pendant la saison de navigation de 1863, des bâtiments à voiles ont transporté des adultes de Liverpool à New-York pour le prix réduit de 14 dollars, et que des steamers l'ont fait pour 20 dollars.

Une ligne de paquebots de ce genre que nous établirions, détournerait, j'en suis bien sûr, le courant de l'émigration vers le fleuve Saint-Laurent, plus rapidement que tous les autres moyens qu'on pourrait prendre.

Nous possédons aujourd'hui trois lignes de steamers en activité d'Europe au port de Montréal ; à chaque voyage, ces vaisseaux ont leur grand complet de passagers, et ils s'en retournent avec de pleines cargaisons.

Je vois avec plaisir qu'on a établi ou qu'on va établir à Montréal une compagnie comme celle dont je parle. J'ai remarqué dans nos principaux journaux le prospectus de la "Compagnie nord-américaine de paquebots à vapeur ;" et j'ai vu, en le lisant, qu'on se propose de réaliser par cette ligne nouvelle l'idée que j'ai tant de fois fait valoir. J'espère qu'elle sera mise de suite en pratique, et qu'elle aura le succès que mérite un projet si bien conçu. J'ai remarqué aussi que les paquebots, en partant de Liverpool, devront arrêter à un port d'Irlande. C'est là une bonne idée, et, en ayant une agence convenable, ils ne sauraient manquer de se procurer leur complet de passagers durant la campagne.

*Filles des unions.*

Il est bien à regretter que les commissaires de ces institutions persistent à envoyer ces pauvres créatures en Canada dans l'état de choses actuel. Ce pays serait sans aucun doute pour elles une bonne destination, si elles étaient propres aux ouvrages qu'il leur faudrait faire à leur arrivée. Malheureusement, elles sont tout à fait ignorantes du ménage et des autres fonctions dont on peut attendre d'elles la connaissance ; en un mot, ces filles sont absolument inutiles ; et, sans le besoin extrême de servantes de toute sorte, elles n'auraient pas pu gagner leur vie. Quelques-unes sont en bonne voie ; mais d'autres, par malheur, se sont dépravées et sont tombées dans l'abjection.



Je prenais la liberté d'attirer votre attention sur ce sujet dans mon rapport de l'année dernière, espérant bien que vous informeriez les chefs de ces établissements de l'injustice très-grave qu'ils commettent en envoyant ici cette classe d'émigrants sans aucune habitude du travail utile. Je sais que vous l'avez fait ; mais il semblerait que les autorités n'ont pas prêté à la question l'attention qu'elle demande et que la simple humanité inspirerait d'y apporter. Une autre erreur grave où l'on tombe à l'égard de ces filles infortunées des unions, comme vous avez eu très-justement sujet de me l'écrire l'année dernière, c'est de nous les envoyer dans l'arrière-saison de l'année, à la veille de l'hiver canadien, quand de plus il est presque impossible de leur procurer de l'emploi. Sans nos établissements charitables et la sympathique bienveillance de leurs directeurs, j'ignore ce que deviendraient beaucoup d'entre elles. Vraiment, monsieur, j'espère que vous ne vous relâcherez pas de vos efforts pour que l'on retienne là-bas ces infortunées jusqu'à ce qu'elles soient devenues capables de faire les travaux de la maison et de la ferme. Si elles ne sont pas bien au fait de ces occupations, il vaudrait mieux ne les pas envoyer au Canada, et d'ailleurs on ne le devrait jamais faire passer la mi-juin ou les premiers jours de juillet.

Je sais que vous-même avez fait des remontrances sur l'envoi de ces filles depuis des années, et qu'on n'y prête aucune attention.

Il en est tout autrement des travailleurs du sexe masculin ; ceux-ci n'ont qu'à se bien comporter et à accepter le premier emploi qui leur est offert, pour être assurés de faire leur chemin. La demande de la main-d'œuvre est constante ; et il y a toujours des agriculteurs en quête de travailleurs de cette classe. Ils devraient donc avoir aussi quelque connaissance du soin des chevaux, des bestiaux, etc., et ne devraient point arriver ici plus tard que le premier de juin.

#### *Commis.*

Je regrette d'être obligé d'attirer votre attention sur cette classe d'émigrants. En dépit de tant d'avertissements réitérés depuis cinq ans, il continue toujours d'en venir et de s'en présenter, se flattant qu'ils n'auront qu'à demander de l'emploi pour en obtenir. Cette assurance se leur perd ; car, pour un qui trouvera par hasard de l'occupation, cinquante échoueront. Et il n'y a pas d'alternative. Nous avons à présent des centaines de jeunes gens, instruits, nés dans le pays, alliés à de bonnes familles, qui pourtant ne peuvent se procurer des places de commis ni d'autres emplois. Comment un parfait étranger peut-il espérer de mieux réussir ?

#### *Les Franco-Canadiens et les Etats-Unis.*

On a beaucoup parlé de la perte que nous ferions d'un nombre considérable de nos Franco-Canadiens qui s'en vont aux Etats-Unis. D'après ce que j'ai pu constater, je ne pense pas que le Canada ait perdu autant d'habitants que quelques personnes se l'imaginent.

D'abord, lorsque les troubles ont éclaté, il nous est arrivé, à ma connaissance certaine, durant la première année de la guerre, une multitude de Canadiens, qui revenaient non plus seuls mais avec des familles toutes grandes. Beaucoup d'entre eux avaient des moyens, ont acheté des propriétés et se sont établis de nouveau dans le pays où ils étaient nés.

Je sais bien qu'un nombre, en effet considérable, de jeunes Franco-Canadiens sont partis pour les Etats pendant ces trois derniers mois ;—époque certainement inaccoutumée. Cela a naturellement suscité la rumeur que nous perdions notre population franco-canadienne. Je vais tâcher d'expliquer la véritable cause de ce mouvement.

Vous savez qu'avant la guerre, tous les printemps, à remonter jusqu'aux années 1849 et 1848, lorsque j'étais agent du chemin de fer central du Vermont de Montréal à Boston, je n'enregistrais pas moins de quinze cent à deux mille personnes qui se rendaient à Worcester, à Grotton, à Manchester, à Lowell et à tous les points des Etats de la Nouvelle-Angleterre, pour se procurer de l'ouvrage comme briquetiers, etc., et il s'en acheminait sans doute autant vers Troy, N.-Y., ou dans cette direction ; mais tous ces jeunes gens s'en revenaient dans l'automne passer l'hiver au milieu de leurs amis et vivre des fruits de leur travail de l'été.

Depuis les troubles, ce genre d'occupations a presque entièrement cessé, et une ère nouvelle est commencée pour cette classe de travailleurs. Le besoin de soldats aux Etats-Unis a été si grand, et les primes d'engagement si élevées que ceux qui avaient été jusque-là employés à la coupe des bois, etc., ou ont accepté ces primes ou ont été tirés

au sort Et pour remplir la place des Américains natifs, on préfère dans leur pays nos Franco-Canadiens,—effectivement, ils sont meilleurs bûcherons que les Américains eux-mêmes. Voilà pourquoi tant de nos jeunes garçons s'acheminent vers les États à cette époque inusitée, séduits qu'ils sont par l'élévation des salaires.

Cette occupation toutefois ne durera que les mois d'hiver ; après quoi, ils reviendront indubitablement se remettre aux industries franco-canadiennes, telles que le métier de batelier, etc.

Les compagnies de chemins de fer ont besoin de bois ; la quantité de ce combustible qui se consomme tous les jours sur les centaines de milles de voies ferrées qui couvrent aujourd'hui la province de leur réseau, peut mieux se concevoir qu'on se le calcule.

En outre, l'ouverture de nouvelles routes par le gouvernement, l'augmentation de la dotation annuelle du service de la colonisation, le grand encouragement qui est offert sous forme de concessions gratuites aux colons, tout cela contribuera à ralentir à l'avenir la sortie des Franco-Canadiens, quoique, comme je l'ai dit, je ne croie pas que cette émigration ait pris aucunement le caractère de la permanence. Et même, en supposant qu'il soit vrai que nous avons perdu un grand nombre de travailleurs par l'effet de la guerre et d'autres perspectives attirantes qu'ils voyaient aux États-Unis, ou par l'élévation des salaires, je suis malgré cela d'opinion que nous avons été en définitive les gagnants ; car nous nous sommes ainsi débarrassés de plusieurs des plus mauvais sujets qui infestent nos rues et nos quais, encombrant nos prisons, et sont la cause de tant de crimes dans nos grandes villes. Eux perdus, ils sont remplacés par tous ces réfugiés qui, depuis le commencement de la guerre, font du Canada leur demeure, et dont plusieurs, trouvant doux le sceptre de la Reine, trouvant la liberté aussi grande et le gouvernement aussi paternel ici que dans leur patrie, voudront très-vraisemblablement se fixer pour toujours parmi nous. Ceux-là sont des hommes riches et d'excellente condition, actifs, entreprenants et intelligents, qui, si l'on en juge par la ville de Montréal, ont dû faire déjà infiniment de bien à la province entière. Dans cette ville seule, nous n'avons pas moins de 130 familles de première classe, qui résident et dont beaucoup font le commerce.

Nous avons déjà trois fabriques de tabac ouvertes par de ces capitalistes nouvellement venus ; une d'elles emploie en moyenne de 250 à 300 personnes tout le long de l'année, et les deux autres occupent environ 100 personnes chacune. Parmi ces réfugiés, il y en a qui se sont intéressés dans des maisons depuis longtemps établies ; d'autres font la commission ou la banque, etc., etc.

Il est probable qu'à Montréal seulement ils n'ont pas apporté moins d'un million de dollars.

#### *Ressources du pays.*

L'exploitation des richesses minérales du pays va ouvrir une carrière nouvelle à nos travailleurs et une autre source d'abondance.

L'étendue et la valeur des mines découvertes jusqu'à ce moment en Canada sont quelque chose de merveilleux ; et nous ne sommes encore qu'au commencement ! Nul ne sait l'étendue des filons de cuivre, de plomb, d'argent et même d'or, sans parler des sources d'huile, qui attendent l'exploitation, puisque chaque semaine, pour ainsi dire, nous apporte la nouvelle d'autres découvertes minérales.

En terminant ce rapport, quelque peu long peut-être, je ne saurais omettre de citer comme toujours nos établissements locaux de bienfaisance : les *hommes* des sociétés Saint-André, Saint-George et Saint-Patrice, les sœurs grises, la société allemande, etc., etc. Ces institutions ont toutes été extrêmement pressées à soulager dans la mesure de leurs moyens les émigrants nécessiteux, et à coopérer avec moi à cette œuvre de charité : je mentionnerai, entre autres, le cas des naufragés de deux des paquebots océaniques de Montréal, qui ont été secourus et aidés de la manière la plus généreuse par la société Saint-André, et le cas des ouvriers de Lancashire dont la société Saint-George a particulièrement pris soin. Les filles envoyées par les unions d'Irlande ont trouvé dans le *home* de Saint-Patrice et chez les sœurs grises des asiles confortables jusqu'à ce qu'elles fussent pourvues de places de servantes. Je dois vraiment dire que Montréal a lieu d'être fier de ses institutions de charité et de l'esprit de générosité qui anime ses habitants, et qui fournit à ces institutions les moyens de secourir si efficacement les pauvres et les indigents.

Le tout respectueusement soumis.

JOSEPH H. DALY,

Agent.

## APPENDICE No. 2.

## RAPPORT de M. W. J. WELLS, D'OTTAWA.

BUREAU OFFICIEL D'IMMIGRATION,  
OTTAWA, 1er janvier 1864.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel sur l'immigration venue dans cette section de la province en 1863.

Nombre des immigrants de la campagne de navigation :—

	Hommes.	Femmes.	Enfants.	Totaux.
Natifs d'Angleterre.....	131	52	106	289
“ d'Irlande.....	113	152	82	347
“ d'Ecosse.....	46	26	22	94
“ d'Allemagne.....	277	229	429	935
“ du Danemark.....	30	3	4	37
“ de la Suède.....	2	0	0	2
“ de la Norvège.....	3	2	1	6
	<u>602</u>	<u>464</u>	<u>644</u>	<u>1710</u>

Les émigrants de 1863 ont été répartis en divers lieux sous-mentionnés :

	Hommes.	Femmes.	Enfants.	Totaux.
Cité d'Outaouais.....	150	89	112	351
Comté de Carleton.....	64	48	25	137
“ de Russell.....	36	36	29	101
“ de Renfrew.....	224	183	333	740
“ de Pontiac.....	19	23	33	80
“ d'Outaouais.....	49	41	65	155
“ de Prescott.....	17	10	12	39
“ de Grenville.....	15	8	8	31
“ de Lanark.....	2	1	0	3
“ de Guelph.....	16	12	16	44
“ de Compton, B.-C.....	3	2	3	8
Sont partis pour les Etats-Unis.....	7	6	8	21
	<u>602</u>	<u>464</u>	<u>644</u>	<u>1710</u>

Nombre de ceux qui ont reçu du secours sous forme de billets de passage ou de secours temporaires :

	Hommes.	Femmes.	Enfants.	Totaux.
Natifs d'Angleterre.....	69	29	74	172
“ d'Irlande.....	20	47	11	78
“ d'Ecosse.....	4	4	1	9
“ d'Allemagne.....	110	110	225	435
“ Norvège.....	3	2	1	6
	<u>206</u>	<u>182</u>	<u>312</u>	<u>700</u>

Ci-suit une estimation de la dépense annuelle :

Salaires - - - - -	\$1165 00
Loyer, fournitures de bureau, impressions, port des lettres, combustible, dépenses imprévues -	267 00
Transport par terre et par eau - - - - -	746 96
Secours temporaires, pain, provisions, etc., - - - - -	119 99
Frais de médecins, hôpitaux, etc., - - - - -	110 52
Frais de voyage, télégraphie, <i>express</i> , etc., - - - - -	70 06
	<u>\$2479 53</u>

Les opérations de la campagne de navigation, je suis heureux de le dire, doivent être considérés comme pleinement satisfaisantes ; en général, les émigrants étaient d'une classe supérieure à celle de l'émigration des années précédentes, et deviendront vraisemblablement à tous égards des colons tels qu'on en peut désirer.

On a pu voir que 700 personnes, égales à 544 adultes, ont du être assistées par cette agence, l'année passée. Ces secours ont été donnés en grande partie pour permettre à des familles d'aller rejoindre leurs parents dans différentes localités de l'Outaouais ; plusieurs ont eu aussi des billets de route et des secours momentanés pour pouvoir se rendre à des endroits où on les attendait pour les employer ; la dépense étant égale à \$1.56 par adulte. Un nombre considérable d'émigrants se sont acheminés de même vers des points éloignés dans des vues semblables, à leurs propres dépens, ce qui prouve qu'ils avaient des moyens lorsqu'ils sont arrivés dans le pays.

Pendant l'année, 140 ouvriers, anglais et écossais, sont arrivés à l'agence ; ils ont été pourvus immédiatement d'emploi, et, d'après les rapports qui me sont parvenus, leurs services ont été profitables à leurs patrons. Dans le commencement, on conjecturerait que comme leurs fonctions dans ce pays différeraient de leurs occupations antérieures, ils seraient au-dessous de leur tâche ; mais le résultat a été fort heureusement tout autre, et contribuera à leur avancement futur. 17 jeunes garçons des écoles de réforme ont été aussi placés en différentes parties du pays ; à une ou deux exceptions près, ils se sont comportés d'une manière satisfaisante.

Le nombre des servantes a été plus grand que les années précédentes, ce dont les habitants de l'Outaouais ont été très contents ; quoique plusieurs de ces filles fussent encore sans aucune habitude de la laiterie ou du ménage, elles ont été cependant engagées en arrivant par des personnes qui avaient le plus grand besoin de servantes ; et il est à désirer qu'on continue d'envoyer un nombre égal ou même plus considérable de pareilles émigrantes dans cette partie de la province.

L'immigration allemande accroît considérablement d'année en année ; les arrivages de 1863 ont dépassé ceux de l'année précédente de 160 âmes ; la plus grande partie des émigrants ont fait route pour Renfrew et pour Pembroke, où ils allaient retrouver de leurs amis établis déjà dans ces endroits. L'affluence si constante de ces étrangers doit être une preuve convaincante qu'ils ont reçu des rapports encourageants de ceux qui les ont précédés, car, sans cela, il est difficile de supposer que chaque année eût vu venir un surcroît d'immigration dans cette section de la province. D'après tous les renseignements que j'ai pu me procurer, les Allemands de l'Outaouais sont en bonne voie et réussissent autant qu'on pouvait l'espérer ; malgré les rapports contraires, je suis convaincu qu'ils font des progrès.

L'élément norvégien a disparu entièrement de l'Outaouais l'année dernière ; ce fait est regrettable, car si cette population avait continué à venir dans cette partie du Canada, elle eût formée avec le temps une portion notable de ses colons. Le commerce de l'Outaouais doit convenir à cette classe de colons ; il semble donc malheureux que les Norvégiens n'aient pas fait un essai suffisant des avantages que l'Outaouais possède pour devenir un centre d'établissement pour l'excédant de la population de leur pays.

L'immigration a présenté cette année, en plusieurs cas, un caractère nouveau par l'arrivée d'émigrants anglais des Etats-Unis, ayant résidé dans cette république jusqu'à ce qu'ils aient été forcés de la quitter par suite de la malheureuse guerre actuelle ; plusieurs d'entre eux sont venus demander des renseignements à ce bureau dans le cours de l'année dernière : c'étaient des artisans et des travailleurs ; on leur a procuré aisément de l'emploi, et il est probable maintenant qu'ils passeront le reste de leur vie sous la couronne britannique.

Il est toujours très difficile de constater avec quelque précision le chiffre réel des capitaux qui sont apportés dans le pays par les immigrants. Néanmoins, d'après les meilleurs calculs qu'il m'a été possible de faire, je crois qu'on peut dire avec certitude que les immigrants ont introduit en Canada dans l'année 1863 des valeurs considérables en or : plusieurs familles avaient de très grands moyens, et ont placé de fortes sommes en fermes améliorées dans les comtés de Russell, de Carleton, d'Outaouais, de Pontiac et de Renfrew. Tout le long de l'année, les demandés de travailleurs ont été nombreuses ; par conséquent, on a eu peu ou point de peine à trouver un emploi convenable à tout le monde. Ici même, dans la ville, la construction des édifices publics offrait une carrière à

tous les artisans, et à ceux de la classe des travailleurs qui voulaient s'y assurer de l'occupation ; tandis que, dans les campagnes, l'industrie agricole était heureuse de prendre les autres à son emploi, quand elle le pouvait, moyennant une rétribution fort honnête. Telle était la demande de cette main-d'œuvre étrangère, que l'on a toujours reçu des ordres avant l'époque même de l'arrivée des émigrants ; ce qui montre que les services de ces derniers sont justement appréciés des habitants d'Outaouais.

Les faits ci-dessus devraient assurément encourager ceux qui se proposeront d'émigrer pour chercher de l'emploi ; et comme le pays se développe tous les jours, l'expérience du passé autorise à supposer que le besoin de bras augmentera dans toutes les industries. La translation projetée du siège du gouvernement, cette année, va nécessiter un surcroît d'artisans ; car, selon toute probabilité, outre les édifices publics actuellement en construction, de nombreuses maisons devront être bâties dans la ville ces années prochaines. Ces constructions seules demanderont un surcroît de tailleurs de pierre, de maçons, de briqueteurs, de charpentiers, etc., et, comme on peut prévoir avec raison que les émigrants et les capitalistes seront portés à venir s'établir près de la capitale du pays, il n'en devient que plus certain que les artisans se procureront facilement du travail durant la saison prochaine.

Dans les campagnes, les avantages inhérents au voisinage du siège du gouvernement, auront l'effet d'induire les agriculteurs à augmenter la production du sol, ce qui occasionnera des demandes additionnelles de travailleurs, et par suite exigera une plus grande immigration pour y suffire. Depuis des années, la population de l'Outaouais a été très-désireuse de protéger et de seconder l'immigration de tout son pouvoir et de toutes les manières ; désormais, ce sentiment sera encore plus manifeste, puisque, sans cette immigration, on ne saurait donner à nos industries l'extension que devra nécessiter une population plus nombreuse : on peut donc vraiment affirmer que l'on peut compter avec assurance, pour l'avenir, que le besoin de la main-d'œuvre sera double de ce qu'il a été par le passé.

Je ne pense pas que l'année dernière ait vu beaucoup de nouveaux venus s'établir sur des terres pour leur propre compte (si l'on excepte quelques cas particuliers où les personnes avaient des moyens considérables, comme je l'ai dit plus haut). Ce fait, il faut l'admettre, est concluant ; car il est évident que l'émigré au début a bien des choses à apprendre avant d'être au fait de l'exploitation d'une terre, et l'expérience démontre qu'un assujettissement temporaire pour faire cet apprentissage est le moyen le plus certain de s'assurer ensuite le succès. Ce sentiment, il est bon de le remarquer, est aujourd'hui assez général chez les émigrants, et il est à désirer qu'ils s'y conforment. Auparavant, le plus grand désir qu'on eût, était de faire l'acquisition d'une terre, sans examiner aucunement si ses aptitudes étaient réelles ou imaginaires. La réaction sensible qui s'est produite cette année est encourageante, et montre que l'on attribue à ses véritables causes l'insuccès qui a frappé ceux qui ont agi contrairement à ces vues.

Il est agréable de pouvoir faire un rapport satisfaisant sur des opérations où le pays est si profondément intéressé ; convaincu que la campagne dernière a été des plus propices pour l'immigration, du moins dans l'Outaouais, je puis avec non moins de confiance vous assurer que les perspectives pour l'avenir n'ont jamais été plus brillantes. Toutes les branches du commerce sont dans un état florissant ; les opérations forestières se font actuellement avec vigueur ; et les apparences promettent de nombreuses et excellentes affaires dans l'année. C'est donc avec un vif sentiment d'aise que je puis offrir ces encouragements à l'émigrant qui a l'intention de venir dans la vallée de l'Outaouais pendant l'année 1864.

Le tout respectueusement soumis par

Votre obéissant serviteur,

W. J. WELLS,  
Agents.

A. C. Buchanan, écuyer,  
Agent en chef officiel de l'immigration,  
Québec.

## APPENDICE No. 3.

## RAPPORT DE M. JAMES McPHERSON, AGENT.

BUREAU OFFICIEL DE L'IMMIGRATION,  
Kingston, 31 décembre 1863.

A. C. BUCHANAN, écuyer,  
Agent en chef, Québec.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel, qui contient des états du nombre d'immigrants débarqués dans le port depuis le 30 novembre 1862 jusqu'au 30 novembre 1863, des pays d'où cette immigration est venue et des routes qu'elle a suivie ; ainsi que du nombre de colons venant des Etats-Unis qui se sont inscrits aux douanes des différens ports entre Morrisbourg et Port-Hope inclusivement. Je vous transmets aussi l'état annuel de la dépense de l'agence, comprenant les salaires et le loyer du local, à venir au 1er janvier, et un mémoire des dépenses de transport, de provisions et de logements, etc., etc., faites pour des immigrants nécessiteux ; le détail duquel vous a été envoyé par moi le 8 du courant.

Les immigrants qui ont débarqué dans mon agence, et qui sont restés en Canada, se divisaient comme suit :—

Hommes	-	-	-	-	-	-	-	-	895
Femmes	-	-	-	-	-	-	-	-	330
Au-dessous de 4 ans	-	-	-	-	-	-	-	-	120
Entre 4 et 12 ans	-	-	-	-	-	-	-	-	167
									<u>1512</u>
A ajouter les colons venus des Etats-Unis, suivant les inscriptions faites aux douanes de ce port, terme moyen									1044
									<u>2556</u>
Plus la moyenne des inscriptions aux ports situés entre Morrisbourg et Port-Hope, non compris Kingston									1680
									<u>4236</u>
Emigrants venant	Total	-	-	-	-	-	-	-	463
"	d'Angleterre	-	-	-	-	-	-	-	390
"	d'Irlande	-	-	-	-	-	-	-	141
"	d'Ecosse	-	-	-	-	-	-	-	45
"	d'Allemagne	-	-	-	-	-	-	-	1
"	de Russie	-	-	-	-	-	-	-	
									<u>1040</u>
A ajouter les Américains débarqués dans ce port									472
									<u>1512</u>
Plus les émigrants des Etats inscrits aux douanes des ports situés entre Morrisbourg et Port-Hope, Kingston compris, terme moyen									2724
									<u>4236</u>
Total, 4236 immigrants qui sont venus par les routes suivantes :									
Par la voie du St. Laurent									906
" de Portland									66
" de New-York									68
									<u>1040</u>
Total des immigrants européens									1040
Sont venus des Etats-Unis par Oswégo, Cap-Vincent, Ogdensburg et Rochester									3196
									<u>4236</u>
									<u>4236</u>

L'état suivant indique le nombre de colons des Etats-Unis inscrits aux douanes entre Morrisbourg et Port Hope, inclusivement, y compris le port de Kingston :

	No. des inscriptions.	Valeur de effets.
Douane de Kingston.....	316	\$ 18011
“ Prescott.....	195	11893
“ Brockville.....	88	6300
“ Port-Hope.....	119	5181
“ Morrisburg.....	45	3507
“ Belleville.....	43	1369
“ Trenton.....	9	995
“ Cobourg.....	34	987
“ Picton.....	8	865
“ Napanee.....	12	679
“ Brighton.....	7	254
Total.....	876	\$50,041

Etat du numéraire apporté par les immigrants européens en 1863, suivant les rapports qui m'ont été faits :

Dans le trimestre expiré le 30 avril . . . . .	\$ 6,008
“ “ 30 juin . . . . .	10,092
“ “ 30 septembre . . . . .	19,215
“ “ 30 novembre . . . . .	2,895
Total . . . . .	\$38,210

Sur le nombre des émigrants qui ont débarqué ici, 507 personnes (égales à 427 adultes) étaient dans le dénûment, et ont reçu de moi des secours en billets de route ou en provisions et en logements, ce qui a coûté en moyenne 73 centins par adulte.

La dépense totale de cette agence se monte pour l'année à.....\$1,348 26 suivant l'état suivant :

Transport, provisions et logements, dépenses de l'agence, comprenant les salaires, loyer du local, honoraires, fournitures de bureau, impressions, annonces (médecines \$1.50) et autres dépenses imprévues	1,019 19
Frais de voyage pour aller à Peterborough, Cobourg et Port-Hope..	18 60

Dépense totale .....\$1,348 26

L'état ci-dessus accuse une dépense totale excédant d'environ \$300 celle des années dernières ; mais vous ne devez pas oublier qu'il y a eu deux tiers d'émigrants nécessiteux de plus que l'année dernière à pourvoir de provisions, de logements et de moyens de transport, etc., etc. En outre, l'arrivée d'un aussi grand nombre d'émigrants pauvres exigeait plus d'attention qu'il ne m'était possible d'y prêter personnellement, ne pouvant à la fois vaquer aux fonctions du bureau et me trouver à l'arrivée des bateaux et des chars. J'ai donc été obligé de demander un petit supplément pour me procurer un aide, que le ministre de l'agriculture a eu la bienveillance de m'accorder. Cet article, joint à la somme additionnelle payée pour frais de transport, de provisions, etc., etc., explique pourquoi la dépense a été plus forte cette année que l'année dernière.

Je me suis abstenu de nouveau de mentionner le nombre des émigrants qui ont passé par ici en bateaux à vapeur ou en chemin de fer à destination de l'Ouest, dans la supposition qu'il serait inclus dans les états de Toronto et d'Hamilton, vu que ces émigrants devaient être transbordés à ces ports.

Pour les détails sur ceux qui ont débarqué ici, je vous prie de vous reporter à mes rapports trimestriels, lesquels énoncent le nom de chaque émigrant, sa destination, le numéraire apporté par lui, etc., etc.

Vous pouvez voir par les états ci-dessus qu'il est débarqué ici 1040 immigrants d'Europe, qui sont restés en Canada et se sont établis dans cette partie du pays.

Et si, pour terme moyen des inscriptions de colons à la douane, on porte chaque famille à trois personnes, et que l'on y ajoute quelques Américains qui sont débarqués dans

le port, il paraîtrait qu'il est venu 3,196 citoyens américains s'établir dans les limites de mon agence ; mais je crois qu'il n'y a pas de doute qu'il n'en soit venu un bien plus grand nombre, si l'on tient compte de tous les jeunes gens fuyant la conscription (*skedaddlers*) qui, n'ayant à la main qu'un sac de nuit, ont pénétré par tous les points de la frontière entre Port Hope et Morrisbourg : toutefois, comme je ne suis pas en mesure de vérifier avec certitude le nombre de ces derniers, je n'essaie pas d'en faire l'évaluation. Mais, d'après des lettres que j'ai reçues en réponse à des questions faites par moi, il y a beaucoup de ces jeunes gens répandus dans le Canada central ; ce que je puis en apprendre me persuade qu'ils sont de bas aloi et qu'ils ne sont guères désirables en quelque pays que ce soit. Je ne puis pas non plus constater si plusieurs des immigrants qui se sont fait inscrire à la douane ont apporté beaucoup de capitaux, ont acheté des terres, se sont mis dans le commerce ou ont ouvert des manufactures : quelques-uns néanmoins ont affirmé ça et là des terres. Quoique les personnes qui ont répondu à mes questions soient en général d'opinion qu'il n'est venu que des fugitifs, les inscriptions en douane marque le contraire ; car il paraîtrait que la valeur seule des effets inscrits se monte à la grosse somme de \$50,041, suivant l'état ci-haut ; et, comme chaque colon avait des effets de prix, il a dû apporter aussi plus ou moins d'argent avec lui.

Les capitaux apportés par les immigrants européens, suivant les rapports qui m'ont été faits, se montent à \$88,210.10, dont une partie a été placée en terres, en manufactures et dans le commerce.

Par exemple, je sais que dans la ville un Anglais et sa famille ont entrepris de manufacturer des règles d'ivoire et toutes sortes de règles de menuisiers et d'architectes, et qui font de bonnes affaires ; un autre a acheté une terre dans le township de Kingston, qu'il a payée \$1600 ; un autre a ouvert un magasin général dans la ville de Napanee, et réussit bien. Quatre jeunes Anglais, venus de la Mersey, se sont mis à construire ici des chaloupes et des yachts ; un autre Anglais a acheté un bien rural dans le township de Portland, pour le prix de \$800 ; un Ecossais en a acheté un dans le township de Hinchinbrook ; il est venu dernièrement à mon bureau et m'a dit que son exploitation allait bien et qu'il était très-content du pays. Un Anglais et ses deux fils ont acheté un emplacement dans le village de Véronne, township de Portland, et y exercent leur métier de tonneliers. Un Ecossais a payé une ferme à Pittsburg \$2000 ; un Anglais a acheté 100 acres de terre inculte dans le township de Hinchinbrook, qu'il a payés en entier ; il est venu aussi dernièrement à mon bureau et paraissait fort satisfait des perspectives qu'il avait devant lui ; un autre Anglais a fait l'acquisition d'une ferme à Camden moyennant \$2000 ; un Russe a ouvert une manufacture d'amidon de maïs à Centerville, township de Camden, et est très-content du pays et des apparences de son entreprise ; lorsqu'il était en cette ville, à l'époque de l'exposition provinciale, il m'apprit qu'il attendait de ses compatriotes, qui devaient venir le rejoindre l'été suivant ; il avait apporté avec lui \$1000 en espèces, et son père lui fait passer de l'argent de Saint-Petersbourg à mesure qu'il en a besoin pour son commerce. Un Anglais a affirmé une terre à Camden, où il fait bien son affaire ; un Ecossais en a loué aussi une près de Napanee ; d'autres immigrants ont été rejoindre de leurs amis et ont affirmé ou acheté des terres ou se sont engagés chez des cultivateurs pour un an, afin d'apprendre nos procédés d'exploitation rurale.

M. Telgmann, qui a traité, l'année dernière, avec l'honorable commissaire des terres de la couronne, de l'acquisition de de 60,000 acres de terres incultes dans Clarendon et les townships avoisinants, dans la vue d'y former un établissement allemand, est revenu de la Prusse cet automne avec quelques-uns de ses amis, et s'est rendu au township de Clarendon avec eux. Il m'écrit de cet endroit que 21 Allemands adultes, avec 8 enfants, s'y sont établis cette année, et qu'ils représentent un capital de \$16,000 ; il m'informe aussi qu'il a reçu depuis son arrivée une lettre d'Allemagne, par laquelle il comprend que quatre chefs de familles, possédant \$5,500, doivent partir cet hiver dans l'intention de venir en Canada et de s'établir à Clarendon ; il ajoute qu'il compte bien qu'avant la fin de l'été prochain il ne viendra pas moins de 100 familles de l'Allemagne pour s'établir à Clarendon et dans les townships environnants. J'espère que cette attente se réalisera. M. Telgmann se montre grandement désappointé parce qu'il n'a été rien fait dans la saison dernière pour améliorer le chemin Frontenac, qui est dans le plus honteux état ; il avait compris que le gouvernement se proposait de dépenser une somme considérable pour le réparer l'été dernier, ce qui n'a pas été fait. J'espère que, maintenant qu'il s'est formé un noyau de colons alle-



mands dans ces townships reculés, le département ne négligera pas d'améliorer ce chemin au printemps, et qu'il le fera mettre en bon état avant l'arrivée de l'immigration allemande, qui est attendue l'été prochain.

J'espérais, l'automne dernier, que le conseil de comté ferait quelque chose pour améliorer ce chemin au printemps, et je me suis efforcé de l'engager à affecter une somme d'argent à cette fin ; mais je n'ai pu le convaincre. Si le gouvernement mettait le chemin en bon état, je pense que le conseil de comté se chargerait de l'entretenir. Ce chemin ayant d'abord été mal fait, le conseil ne veut pas s'en mêler, à moins qu'on ne le rende passable d'un bout à l'autre pour les voitures chargées.

Je dois dire ici que des immigrants anglais et écossais qui étaient venus pour se fixer dans les townships d'Olden et de Miller, ont été obligés de s'en retourner à cause du mauvais état de ce chemin. Ces gens se sont plaints amèrement de ce qu'on les induisait à venir en ce pays, en leur laissant croire qu'ils pouvaient transporter sur les chemins des concessions gratuites leurs effets, des provisions, etc., etc., tandis que dans certains endroits, ce chemin est à peine passable pour un homme à cheval. Ils me dirent qu'ils feraient une autre tentative au chemin Bobcaygeon, et que si ce chemin n'était pas en bon état, ils s'en iraient aux Etats de l'Ouest. Ainsi, vous voyez la nécessité de presser le gouvernement de prendre des mesures pour rendre praticable le chemin Frontenac ; car ce n'est pas seulement la perte de ces quelques familles qu'il faut regretter, mais surtout les mauvais effets qu'auront leurs rapports sur d'autres personnes qui auraient été disposées à venir s'établir au pays et qui en seront détournées par cette considération.

Cent-dix servantes sont arrivées en cette ville pendant la saison dernière, et ont obtenu de l'emploi dans la ville et les environs. J'aurais pu placer plus du double de ce nombre de filles si elles fussent arrivées au printemps ou pendant l'été, eussent connu les travaux de la ferme et eussent voulu aller à la campagne.

Sur le nombre des servantes, 69 venaient des *work-houses* (maisons d'indigents) d'Irlande ; ceiles-là, pour la plupart, étaient ignorantes des travaux de la ville et de la campagne, et n'étaient propres qu'à des ouvrages grossiers. Il est à regretter que les directeurs de ces maisons ne fassent pas acquérir à ces filles une meilleure connaissance des travaux domestiques de la ville et de la campagne ; car il n'en est pas une sur dix qui puisse traire une vache ou repasser le linge. Je recommande donc qu'on adresse des circulaires aux maisons d'indigents, pour leur demander de faire au moins apprendre aux filles à traire les vaches, si on ne leur enseigne pas autre chose ; en se conformant à cet avis et en recommandant aux filles de choisir la campagne plutôt que les villes, ces institutions me mettraient en état de placer chaque année de 200 à 500 filles. Dix des filles arrivées cette année venaient d'une école de Glasgow, et ont obtenu de suite de bonnes places chez les meilleurs fermiers des townships de Marysbough et d'Adolphustown ; mais je regrette d'avoir à dire que, par suite de la conduite injustifiable de la femme qui leur servait de guide, la plupart de ces filles ont abandonné leurs places dès le premier mois pour aller dans les villes. Il paraîtrait que leur directrice, après les avoir placées, se serait rendue à Toronto pour faire un voyage de plaisir, et qu'une fois là, elle aurait constaté qu'elle pouvait en placer un bon nombre. Elle serait revenue à Adolphustown et aurait envoyé une couple de ces filles à Toronto. Les autres n'ont par tardé à suivre. Il y a eu là une injustice envers ceux qui avaient d'abord engagé ces filles et envers les messieurs (MM. Watson et Hill) qui s'étaient donné beaucoup de peine pour leur trouver de bonnes places. Quant au bonheur de ces filles, je pense qu'à la fin elle auraient mieux été à la campagne, vu qu'à la ville, elles seront exposées à bien des tentations qui ne se présentent pas à la campagne. Je regrette aussi d'avoir à dire que non-seulement les filles venues cette année ont laissé leurs places, mais encore celles arrivées de la même école l'année dernière, et qui étaient parfaitement heureuses et satisfaites de leur situation (jusqu'à la visite de la femme dont je viens de parler), ont abandonné leurs situations et se sont rendues à Toronto et à d'autres villes. Je mentionne ces faits afin que ceux qui s'intéressent au sort de ces filles puissent faire comprendre à ces conductrices l'inconvenance de leur ingérence, une fois que ces filles sont placées. Si on laisse ces conductrices agir ainsi, après avoir engagé les filles pour une année, les fermiers de cet endroit ne voudront, pour aucune considération, prendre ces filles en service.

Les vingt autres filles étaient venues à leurs propres frais, et comme elles étaient de bonnes servantes, elles ont trouvé de suite à se placer.

Je vois, par l'examen de mon registre, que 30 familles venant de Manchester et des environs sont débarquées ici ; qu'il en est venu 21 de Coventry et 6 de Glasgow, auxquelles on a fourni de l'emploi peu de temps après leur arrivée, aux taux de \$6 à \$11 par mois avec la pension, ou de \$12 à \$20 sans pension, suivant leur capacité et le genre d'ouvrage ; mais plusieurs n'ayant pas l'habitude des travaux de la campagne, perdirent leurs premières places, mais en obtinrent bientôt d'autres qui leur allaient mieux ; et toutes ces familles sont aujourd'hui employées. Quelques-unes, cependant, ont été induites par des Américains à se rendre aux États-Unis où on leur promettait de l'emploi à des gages élevés dans les manufactures ; mais la grande majorité est restée dans le pays.

La grande difficulté que rencontrent ces gens consiste dans leur inexpérience des travaux du pays ; ils sont mécontents, pendant les premiers mois, d'avoir à travailler à des gages réduits ; mais après quelque temps, ceux qui veulent s'appliquer font de rapides progrès.

J'ai, néanmoins, beaucoup de peine à persuader aux fermiers d'employer ces nouveaux venus, parce qu'ils restent rarement plus d'un mois chez le premier qui les emploie, et cherchent ensuite ailleurs des gages plus élevés, après avoir donné à leur premier maître le trouble de les loger et de leur apprendre à faire des ouvrages dont ils n'avaient aucune idée à leur arrivée.

Les demandes très-nombreuses, (de 500 à 600) qu'on m'a faites cette année, étaient surtout pour avoir des jeunes gens capables de labourer. La récolte en cet endroit a été très-faible, à cause de la sécheresse (la moyenne n'ayant pas été de plus de la moitié du chiffre ordinaire) ; pour cette raison, les cultivateurs n'aimaient pas à se charger d'hommes avec une famille, dans la crainte d'avoir à les soutenir pendant l'hiver ; perspective d'autant plus embarrassante que la plupart des fermiers n'avaient pas récolté au-delà de ce qu'il leur fallait pour eux-mêmes. J'ai entendu dire cependant qu'à l'ouest de Cobourg et de Port-Hope, la récolte a été excellente cette année, et que dans cette région les fermiers ont des produits à vendre.

Cette année, la demande de travailleurs n'a pas été aussi grande que les années dernières. Cela vient non-seulement de la mauvaise récolte dans cette partie du pays, mais aussi du grand nombre de jeunes gens qui, ayant laissé les États-Unis pour éviter le tirage au sort, se répandent dans tout le pays et sont prêts à s'engager au plus bas prix, pour vivre en attendant qu'ils s'en retournent dans leur pays. Plusieurs de ces jeunes ont l'habitude des travaux de la ferme, et les fermiers les préfèrent aux immigrants européens. Malgré cette diminution dans la demande de travailleurs, j'ai pu procurer de l'emploi à tous les immigrants qui se sont adressés à moi, soit chez les cultivateurs, soit dans des scieries, fonderies, sur les chemins du gouvernement ou dans le voisinage de la ville ; et je ne pense pas qu'il s'en trouve actuellement sans emploi.

Quant à la condition générale des immigrants de cette année, je puis dire que plus de la moitié n'étaient guère mieux que des nécessiteux. Ils étaient sans argent, et il fallut leur fournir le pain, le logement et les faire transporter avec leurs familles dans les endroits où ils pourraient avoir de l'ouvrage. Un bon nombre d'autres immigrants étaient aisés ; ils se sont établis ici et ont acheté ou pris à ferme des terres, comme vous le verrez dans la première partie de ce rapport. La santé, je suis heureux de le dire, a été remarquablement bonne, surtout si l'on considère le grand nombre d'indigents ; il ne s'est présenté que quelques cas peu graves de maladie, tels que la rougeole, etc., etc. J'ai envoyé les malades à l'hôpital, et les directeurs ont bien voulu les soigner sans rien demander, ce dont je prends ici occasion de les remercier. Les seuls frais encourus pour des immigrants malades se montent à quelques piastres, employées en médicaments et nourriture pour enfants. Vous verrez le détail de cette dépense dans mes états trimestriels.

Je ne puis terminer ce rapport sans faire mention de la bienveillance avec laquelle les membres du conseil de comté et particulièrement J. N. Lapom, écuier, *reeve* de Camden ; Schuyler Shebly, écuier, *reeve* de Portland ; J. J. Watson, écuier, *reeve* d'Adolphus-town ; John Stevenson, écuier, *reeve* de Napanee, m'ont fourni des renseignements et m'ont aidé à trouver de l'emploi pour les immigrants. Je dois aussi mentionner Joseph Lacos, écuier, cultivateur de Camden, et particulièrement H. B. Rathbun, écuier, propriétaire d'une scierie à Mill-Points, qui a logé et employé un grand nombre de familles et

s'est toujours empressé de m'aider à procurer de l'emploi aux nouveaux arrivants. Nombre d'immigrants travaillent cet hiver dans ses chantiers.

J'ai écrit à tous les agents des concessions gratuites de cette section du pays (c'est-à-dire des chemins Hastings, Addington et Frontenac,) leur demandant de me fournir un état du nombre d'immigrants établis par eux l'année dernière. Je n'ai pas encore reçu ces détails ; je puis toutefois me dispenser de les fournir, ces agents devant faire rapport au département.

Dans l'espoir que les affaires de cette agence ont été gérées à votre satisfaction et que ce rapport recevra votre approbation, ainsi que celle du ministre d'agriculture.

J'ai l'honneur de me souscrire, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JAMES MACPHERSON,  
Agent.

#### APPENDICE No. 4.

### RAPPORT DE M. R. H. RAE, HAMILTON.

BUREAU DE L'IMMIGRATION,

HAMILTON, 12 janvier 1864.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser mon rapport annuel qui renferme les renseignements venus à ma connaissance et l'exposé de mes opérations, pendant l'année dernière. La guerre prolongée des Etats-Unis (guerre que doivent profondément déplorer tous ceux qui sont animés de sentiments philanthropiques), la grande demande de travailleurs à des prix nominalelement élevés, la forte prime offerte par le gouvernement américain, ont eu le fâcheux résultat d'attirer aux Etats-Unis non-seulement un grand nombre de nos propres habitants, mais encore les nouveaux arrivés qui se fussent fixés en ce pays, sans les brillantes perspectives qu'on leur faisait entrevoir là-bas.

Depuis le 1er juillet, environ 4,116 personnes ont passé par cette agence ; elles venaient des différentes parties de la province et se rendaient au Kansas et à l'Ohio ; quelques-unes allaient à Buffalo. Bien qu'elles fussent ostensiblement engagées pour des travaux de chemins de fer et autres travaux publics, j'ai la conviction qu'un bon nombre, si ce n'est la grande majorité, devra, une fois dans l'intérieur du pays, s'enrôler, bon gré mal gré, dans l'armée fédérale.

Les indigents qui ont reçu de l'aide du gouvernement sont au nombre de 12 Allemands, 45 Anglais, 80 Irlandais, 112 Ecossais et 2 Norvégiens, en tout 251 personnes, équivalant à 187 adultes. Les frais de transport et de provisions se sont élevés à \$217.63, faisant en moyenne un peu plus de \$1.16 pour chaque adulte. On a apporté toute l'économie possible dans cette partie de la dépense et on a exercé une vigilance active dans la distribution des secours, en ayant soin de n'en fournir qu'à ceux qui étaient sans moyens. Pendant la saison, on a fréquemment cherché à me tromper, et j'ai invariablement constaté, après les avoir suivis de près, que les auteurs de ces tentatives, à l'heure du départ des trains, achetaient leurs billets de passage.

L'état sanitaire des émigrants a été remarquablement bon, et, comme c'est généralement le cas, l'émigration a présenté un caractère varié. Le seul cas grave de maladie (qui s'est terminé fatalement) est celui d'un enfant anglais, que j'avais envoyé soigner à l'hôpital.

Les ouvriers de Glasgow, au moins ceux qui sont venus ici, bien qu'ils parussent être en général intelligents, m'ont semblé, je regrette d'avoir à le dire, très-désappointés et mécontents ; ce qui venait évidemment des impressions erronées sous lesquelles ils étaient partis pour venir en ce pays. Je crois devoir recommander fortement aux associations de charité qui ont envoyé ici des ouvriers d'être très-particulières sur les renseignements qu'elles donneront à ceux qu'elles dirigeront ici à l'avenir, car, ces immigrants,

en arrivant ici sans ressources, ont à surmonter des difficultés de tout genre, et dans certains cas, à endurer des privations. Quelques-uns des ouvriers arrivés cette année ont été engagés par MM. Wright et Cie., de Dundas, qui ont de grandes fabriques de coton. On en est très-satisfait; si bien que le principal associé m'a dit ces jours derniers que cette maison se propose de faire venir au printemps 30 ou 40 autres de ces ouvriers, parfaitement versés dans les différentes opérations de cette industrie, et fait actuellement importer d'Angleterre le matériel nécessaire à l'agrandissement de son exploitation. MM. Crossland et Cie, qui ont eu pendant quelque temps une manufacture de coton au même endroit, font construire une manufacture de lainages, qui fournira sans doute aussi de l'emploi à d'autres ouvriers. On paraît préférer ceux du Yorkshire. Si ce genre d'entreprise se répand également par toute la province, j'espère que dans quelques années une partie considérable de la classe ouvrière pourra trouver de l'emploi dans ses branches particulières d'industrie. Les ouvriers du Lancashire étaient bien différents; ils connaissaient tous plus ou moins le jardinage et la culture, circonstance qui m'a beaucoup facilité la tâche de les placer.

Quant à la main-d'œuvre, je ne puis que répéter ce que beaucoup d'autres ont dit avant moi, savoir: qu'il y a toujours une grande demande de travailleurs agricoles, habitués aux opérations de la ferme. Le petit nombre de cette espèce qui sont arrivés ici ce printemps ont trouvé de suite de l'emploi à \$100 ou 120 par année, et même davantage dans quelques cas, y compris la pension et le blanchissage. On peut dire la même chose des servantes qui s'entendent aux travaux domestiques. Je vois avec peine qu'il est parti un grand nombre de ces émigrants pour l'Australie, où ils obtiennent difficilement de l'emploi, et qui, lorsqu'ils en obtiennent, se trouvent placés dans des circonstances très-propres à les démoraliser. Je crois qu'on devrait s'efforcer en Angleterre de détourner de l'Australie une partie de ceux qui veulent y émigrer et de les diriger sur le Canada, où on a besoin d'eux. N'eussent-ils qu'une connaissance imparfaite des travaux domestiques, ils pourraient facilement avoir de bons gages dans les familles respectables.

Les filles de l'union d'Edenderry qu'on a envoyées ici m'ont fort désappointé. Elles ne savaient rien des travaux domestiques, et n'auraient pu se placer, si les servantes n'eussent été alors très-rares.

La perspective pour les arrivages du printemps est encourageante, et j'espère que mes prévisions se réaliseront. Au commencement de l'été dernier, lorsqu'il était très-difficile de trouver de l'ouvrage, j'ai réussi à placer plus de 90 personnes dans la ville et aux alentours.

En juillet, il est passé ici par convois spéciaux, venant du Pont-Suspendu, 2,195 Mormons. Ils étaient Anglais et se rendaient aux établissements d'Utah. Il y avait à chaque convoi un surintendant, qui fournissait les provisions, etc., sur la route. J'ai remarqué qu'il n'a été permis à aucun d'eux de descendre du convoi, le peu de temps qu'il s'est arrêté ici. J'ai rarement vu une troupe d'émigrants aussi belle et aussi vigoureuse, et je regrettais de la voir s'acheminer en un tel endroit, au lieu de rester en Canada, où elle aurait pu se créer un bel avenir.

Conformément à votre lettre du 30 novembre 1863, je me suis efforcé d'obtenir des renseignements corrects sur le nombre de citoyens américains qui sont venus se fixer en cette ville et dans les campagnes voisines, autant que me l'ont permis les moyens limités dont j'ai pu disposer. J'ai trouvé 471 personnes de cette catégorie, lesquelles exercent différents emplois. Je n'ai pu constater avec quels moyens, ces personnes sont venues au pays; mais je ne pense pas qu'elles eussent grand'chose. Le plus grand nombre s'était réfugié en Canada pour éviter le tirage au sort et s'en retournera après la guerre. J'ai écrit aux *reeves* du comté et à d'autres personnes pour avoir des renseignements à ce sujet; mais, comme je m'y attendais, je n'ai reçu de réponse que de deux personnes. Dans Salt-Fleet, une famille américaine a acheté une terre, sur laquelle elle s'est établie, et une vingtaine de jeunes gens sont engagés dans le township. Dans Flamboro' East, une huitaine de personnes étaient allées aux Etats-Unis, mais s'en sont revenues ces jours derniers, dégoûtées de ce qu'elles y ont vu pendant leur court séjour. Plus à l'ouest, le nombre des Américains augmente considérablement, surtout sur la frontière. Windsor et Amherstburg en sont remplis, et je ne doute nullement que ces nouveaux venus (il n'est pas sûr toutefois qu'ils viennent pour s'établir permanemment,) ne dépassent de beaucoup le chiffre des émigrants du Canada.

En référant à l'état comparatif ci-joint pour les cinq dernières années, on voit avec plaisir que 1863 figure avantageusement, quant aux chiffres, et que la dépense a notablement diminué.

Le tout respectueusement soumis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. C. BUCHANAN, ECR.,  
Agent officiel de l'immigration, Québec.

R. H. RAE,  
Agt. du Govt.

TABLEAU No. 1.

RELEVÉ de l'arrivée et de la destination des émigrants à Hamilton, pour l'année expirée le 31 décembre 1863.

PAYS.	ROUTE.		TOTAL.	DESTINATION.	
	St. Laur't.	New-York.		Etats-Unis	Canada.
	G'd Tronc.	Pont-Suspendu.			
Allemagne .....	143	7135	7278	6588	690
Angleterre .....	699	3609	4308	2863	1445
Irlande .....	353	4540	4893	2925	1968
Ecosse .....	596	624	1220	567	653
Pays de Galles.....		416	416	410	6
Norvège.....	47	6	53	51	2
Suède.....	14	235	299	298	1
Danemark .....	7	336	343	336	7
France .....		25	25	25	.....
Pologne .....		3	3	.....	3
Italie.....		30	30	30	.....
Etats-Unis .....		*1924	1924	.....	1924
Total.....	1859	18933	20792	14093	6699

\* Le plus grand nombre est venu par la voie de Détroit.

TABLEAU No. 2.

RELEVÉ du nombre et de la classe d'émigrants nécessiteux (à destination du Canada) qui ont reçu des secours sous forme de transport gratuit par chemin de fer, de provisions, à Hamilton, pendant l'année expirée le 31 décembre 1863.

PAYS.	Hommes.	Femmes.	Enfants.	Total.
Allemagne .....	10	1	1	12
Angleterre .....	20	10	15	45
Irlande .....	30	35	15	80
Ecosse .....	28	22	62	112
Norvège.....	1	1	.....	2
Total.....	89	69	93	251

MEMORANDUM de ceux, compris dans le tableau No. 2 ci-dessus, qui n'ont reçu que du pain et des provisions.

Allemagne .....	3	.....	.....	3	Egalant 49 adultes.
Angleterre .....	12	2	5	19	
Irlande .....	6	14	.....	20	
Ecosse .....	6	2	3	11	
Norvège.....	1	1	.....	2	
Total.....	28	19	8	55	

TABLEAU No. 3.—Relevé du nombre et de la classe d'émigrants nécessiteux arrivés à Hamilton pour s'établir en Canada, qui ont reçu des secours du gouvernement sous forme de transports gratuits par chemin de fer, pour l'année expirée le 31 déc. 1863.

Pays.	Dans quel navire.	Où débarqués.	No. et route.		Destinations.	Nombre de passagers.	Hommes.	Femmes.	Enfants.	Total.		
			Québec.	New-York.								
Allemagne	Steamer Nova-Scotian.....	Québec.....	1		Thorold.....	1	1			1		
	Goodenberg.....	New-York.....		1	Guelph.....	1	1			1		
	Steamer Onlow.....	Québec.....	5		Preston.....	4 $\frac{1}{2}$	3	1	1	5		
	do Odshot.....	do.....	1		Belle-Rivière.....	1	1			1		
	do Battram.....	New-York.....		1	Chatham.....	1	1			1		
	do St. Patrick.....	Québec.....	3		do.....	3	3			3		
	do Dauntless.....	do.....	2		Belle Rivière.....	2	1	1		2		
do Nova-Scotian.....	do.....	2		St. Catharines.....	2	2			2			
do do.....	do.....	2		Toronto.....	2	2			2			
Angleterre	Navire American.....	New-York.....		6	Goderich.....	2 $\frac{1}{2}$		1	5	6		
	Steamship Great-Eastern.....	do.....		1	Princetown.....	1		1		1		
	Navire London.....	do.....		1	London.....	1	1			1		
	Steamer Bohemian.....	Québec.....	3		do.....	2 $\frac{1}{2}$	1	1	1	3		
	do.....	do.....	1		do.....	1	1			1		
	Steamer Baltimore.....	New-York.....		5	Dunnville.....	3		1	4	5		
	Gén. McClellan.....	do.....		4	Guelph.....	4	2	2		4		
	do.....	do.....		5	Sarnia.....	2	1	1	3	5		
	Navire Anglesca.....	Québec.....	1		Preston.....	1	1			1		
	Navire Star of the West.....	New-York.....		2	Galt.....	2	2			2		
	Navire Jessie.....	Québec.....	1		Port-Dover.....	1		1		1		
	Steamer St. Patrick.....	do.....	2		Galt.....	2	2			2		
	Navire Queen.....	do.....	1		Paris.....	1	1			1		
	Navire Vanguard.....	New-York.....		3	Bronte.....	2	1	1	1	3		
	do Emerald.....	do.....		1	Watertown.....	1		1		1		
	do.....	do.....		1	Toronto.....	1	1			2		
	City of Washington.....	do.....		2	Stratford.....	2	1	1		1		
	Steamer Kangaroo.....	do.....		1	Capetown.....	1	1			1		
	do Columbia.....	do.....		1	London.....	1	1			1		
	do Jura.....	Québec.....	1		Flamboro, Ouest.....	1		1		1		
do do.....	do.....	1		Wellington-Square.....	1		1		1			
Irlande.....	Navire Queen.....	do.....		4	Brantford.....	2	1	1	2	4		
	do Webster.....	New-York.....		2	Flamboro, Ouest.....	2	1	1		2		
	do Carrich.....	Québec.....	1		Chatham.....	1	1			1		
	do do.....	do.....	1		St. Catharines.....	2		1		1		
	do Nubia.....	do.....	6		Guelph.....	1	1	4		6		
	Steamer Britannia.....	do.....	1		London.....	1	1			1		
	do.....	do.....	1		Paris.....	1	1			1		
	Steamer Norwegian.....	do.....	1		Chatham.....	1	1			1		
	Navire Gilchrist.....	New-York.....		1	Guelph.....	1	1			1		
	do Webster.....	do.....		1	Dundas.....	1		1		1		
	Steamer Bohemian.....	Québec.....	1		London.....	1	1			1		
	do do.....	do.....	2		do.....	2		2		2		
do United Kingdom.....	do.....	2		do.....	1		1	1	2			
do Olympus.....	New-York.....		6	Guelph.....	3	1	1	4	6			
do St. George.....	Québec.....	2		Paris.....	2		2		2			
do Baltimore.....	New-York.....		1	Clinton.....	1	1			1			
do Hibernian.....	Québec.....	3		Thomasville.....	2	1	1	1	3			
do Nova Scotian.....	do.....	1		Goderich.....	1	1			1			
do United Kingdom.....	do.....	5		do.....	3	1	1	3	5			
do do.....	do.....	6		Lyndon.....	3	1	1	4	6			
do do.....	do.....	6		Plattsville.....	4 $\frac{1}{2}$	2	2	6	6			
do do.....	do.....	20		Drumbo.....	12 $\frac{1}{2}$	4	4	12	20			
do do.....	do.....	19		Paris.....	10	3	3	13	19			
do do.....	do.....	30		Caledonia.....	19	6	6	18	30			
do do.....	do.....	8		Dundas.....	5	1	1	6	8			
do do.....	do.....	1		Drumbo.....	1		1		1			
do Olympus.....	do.....	1		Seaforth.....	1	1			1			
do St. Andrew.....	do.....	1		London.....	1	1			1			
			150	46				138	63	48	85	196

RECAPITULATION.

Allemagne.....	9
Angleterre.....	26
Irlande.....	50
Ecosse.....	101

SUPPEMENT AU TABLEAU No. 3.

INDIQUANT la dépense encourue pour le transport, par chemin de fer, des émigrants nécessaires arrivés à Hamilton, pour l'année expirée le 31 décembre 1863.

Départ.	Destination.	Route.	No. de personnes.	No. de passages.	Prix du passage	Montant.
					\$ cts.	\$ cts.
	Sarnia.....	Grand-Occidental...	5	2	3 00	6 00
	Preston.....	do .....	1	1	.....	0 87½
	do .....	do .....	6	5½	0 88	4 84
	Guelph.....	do .....	11	8	{ 4@1 12½ } { 4@1 13 }	9 02
	Thomasville .....	do .....	3	2	2 87½	5 75
	Galt.....	do .....	10	6	0 75	4 50
	Chatham.....	do .....	5	5	3 25	16 25
	Thorold.....	do .....	1	1	0 87½	0 87½
	Paris.....	do .....	106	67½	0 75	50 62½
	Belle-Rivière.....	do .....	3	3	{ 1@3 00 } { 2@3 50 }	10 00
Hamilton.....	Bronte.....	do .....	3	2½	0 25	0 62½
	St. Catharines.....	do .....	3	3	{ 2@0 87½ } { 1@0 88 }	2 63
	Toronto.....	do .....	3	3	0 50	1 50
	Waterdown.....	do .....	1	1	0 13	0 13
	Wellington-Square.....	do .....	1	1	.....	0 13
	Dundas.....	do .....	9	6	0 13	0 78
	Flamboro-Ouest .....	do .....	3	3	0 25	0 75
	Copetown.....	do .....	1	1	.....	0 38
	Lyndon.....	do .....	6	3	0 50	1 50
	Princetown.....	do .....	1	1	.....	1 00
	London.....	do .....	13	11½	1 88	21 62
	Port-Dover.....	do .....	1	1	.....	2 25
		Compagnie du chemin de fer de B. et du L.	No. de pas- sages.			\$142 03
	Goderich.....	Huron.....	6½		1 54	10 01
	Stratford.....	do .....	2		0 64	1 28
	Brantford.....	do .....	2		0 18	0 36
	Plattsville.....	do .....	7½		0 30	1 35
	Drumbo.....	do .....	13½		0 18	2 43
	Caledonia.....	do .....	19		0 50	9 50
	Dunnville.....	do .....	3		0 92	2 76
	Seaforth.....	do .....	1		.....	1 12
	Clinton.....	do .....	2		1 30	2 60
			53½			
			196	138		\$173 44

TABLEAU No. 4.

DEPENSE de l'agence d'Hamilton, pour l'année expirée le 31 décembre 1863.

Trimestre.	Pour quel objet.	Montant.	Total.
		\$ cts.	\$ cts.
31 mars .....	Pas de dépense .....		
30 juin .....	Salaires .....	155 16	230 63
	Transport .....	59 01	
	Provisions, pain, etc. ....	9 59	
	Frais d'agence.....	6 87	
30 septembre.....	Salaires .....	195 00	337 26
	Transport .....	98 68	
	Provisions, pain, etc. ....	30 35	
	Frais d'agence.....	13 23	
31 décembre.....	Salaires .....	195 00	234 98
	Transport.....	15 75	
	Provisions, pain, etc. ....	4 25	
	Frais d'agence.....	19 98	
			\$802 87

## RESUME.

ETAT comparatif de l'arrivée et de la destination des émigrants à l'agence d'Hamilton, du nombre des nécessiteux qui ont reçu des secours et de la dépense encourue, pendant les cinq dernières années, expirées le 31 déc. 1863.

Année	Route.		Total.	Destination.		Nombre des nécessi- teux secours par le gouvernement.	Amount.				
	St. Laurent.	Pent Suspendu.		Etats-Unis.	Canada.		Salaires.	Transport.	Provisions.	Frais d'agence.	Loyer.
							\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1859...	965	13271	14236	11095	3141	1207	1800 00	990 72	286 15	103 81	200 00
1860...	419	7203	7622	5547	2175	871	1800 00	544 48	414 01	301 77	200 00
1861...	2862	11132	13994	10656	3338	410	1415 40	415 88	111 38	171 44	200 00
1862...	4774	13575	18349	12737	5612	207	1400 00	249 21	16 46	73 96	200 00
1863...	1859	18933	20792	14093	6699	251	545 16	173 44	44 19	40 08	200 00

R. H. RAE,  
Agent d'immigration.

HAMILTON, 12 janvier 1864.



## APPENDICE No. 5.

## RAPPORT DE M. A. B. HAWKE.

BUREAU OFFICIEL D'IMMIGRATION,  
Toronto, 20 janvier 1864.

A. C. BUCHANAN, ECR.,

Agent en chef d'immigration, Québec.

Relevé du nombre d'émigrants arrivés à Toronto et de leur destination, depuis le 1er janvier 1863, au 1er janvier 1864, avec un état des dépenses de l'immigration pendant ce temps.

Pays.	Nombre des émigrants arrivés.	Destination.	
		Etats-Unis.	Canada.
Angleterre .....	2811	78	2793
Irlande ..	2333	590	1743
Ecosse .....	2362	188	2114
Allemagne .....	1869	1398	471
Norvège .....	191	166	25
	<u>9566</u>	<u>2420</u>	<u>7146.—9566</u>

Ces émigrants sont venus de Québec et Portland par chemin de fer ; ils se sont divisés comme suit :

Sont restés en Canada.	7146
Sont allés aux Etats-Unis.	2420
Sont arrivés en outre par Oswégo, Rochester, Lewiston et autres ports américains .	768

Total . . . . . 10,335

Parmi ceux qui sont restés dans la province, 2460 personnes ont reçu de l'assistance en provisions ou en billets de route jusqu'à concurrence de 98½ centins chacune. Elles ont été dirigées par chemin de fer aux endroits les plus près de leur destination ou dans les localités où elles pouvaient s'assurer de l'emploi.

Les dépenses faites pour l'immigration pendant l'année se répartissent comme suit :—

Transport des émigrants nécessaires . . . . .	\$2207 69
Provisions . . . . .	214 80
	<u>\$2422 49</u>

## FRAIS DE L'AGENCE.

A. B. Hawke, agent principal, appointement 1600 00	
Wm. J. McKay, sous-agent.....	800 00
Samuel Scales, messenger.....	192 00
Loyer du bureau et du hangar pour les émigrants, combustible, papoterie, im- pressions, etc.....	774 09
	<u>3366 09</u>

Total..... \$5788 58

(Sauf erreur.)

L'émigration du Royaume-Uni, bien qu'inférieure en nombre à celle des années dernières, a été néanmoins très satisfaisante. En général, les émigrants étaient forts et vigoureux et propres à coloniser un pays nouveau. Je n'ai pas eu connaissance d'un seul cas de décès parmi ceux qui sont passés par cette agence. Un grand nombre venaient rejoindre des amis en différentes parties de la province ; ceux qui n'avaient pas de destination particulière et qui étaient sans moyens, ont été acheminés sur les endroits où nous jugions qu'ils pourraient trouver immédiatement de l'emploi. On en a envoyé bon nombre à Goderich, en route pour les townships de Kincardine et Culross, où il y a beaucoup d'Écossais, et j'ai appris de bonne source que ces émigrants avaient eu de l'ouvrage à de

bons gages. Un nombreux parti a été dirigé sur Meaford pour le township St. Vincent et autres townships du comté de Grey. J'ai reçu une lettre, en date du 14 novembre dernier, dont copie est ci-jointe, de Jesse T. Purdy, écuyer, qui réside à Meaford, et qui a beaucoup fait pour placer les immigrants dans cette partie de la province, par laquelle il m'informe que tous les immigrants envoyés dans cet endroit ont pu se procurer facilement de l'emploi. La demande de travailleurs agricoles a été plus grande l'été dernier que depuis plusieurs années, et j'ai tout lieu de croire qu'elle sera la même pour la saison de 1864.

Je me suis efforcé dernièrement de constater le nombre d'Américains qui sont immigrés dans cette partie du pays, en conséquence de la perturbation causée chez eux par la guerre entre le nord et le sud, et d'après les meilleurs renseignements que j'ai pu obtenir, 1500 environ seraient passés l'an dernier au Canada avec l'intention de s'y fixer. En ajoutant ce nombre à l'état ci-dessus, nous avons une augmentation de population dans la circonscription de mon agence de 9,414 pendant l'année 1863.

Je n'ai point de renseignements certains sur la somme de capitaux introduits l'année dernière dans cette partie de la province par des immigrants; mais je ne doute pas que ces capitaux ne fussent considérables, plusieurs immigrants ayant acheté des terres et fait des améliorations dans différentes parties des comtés de Grey, de Bruce et de Simcoe, tandis que d'autres ont établi des manufactures ou sont entrés dans la carrière commerciale.

A. B. HAWKE,

Agent principal d'immigration pour le Haut-Canada.

MEAFORD, 14 novembre 1863.

CHER MONSIEUR.—En réponse aux questions que vous m'avez adressées sur les immigrants envoyés ici, je puis vous dire qu'ils se procurent facilement de l'ouvrage aux gages de six à douze piastres par mois. A l'année, on donne généralement 8 piastres par mois pour des hommes de capacité ordinaire. Vous savez qu'il n'a été envoyé ici qu'un très petit nombre de travailleurs agricoles; la plupart de ceux qui sont venus étaient des rubaniers de Coventry et des environs, et des pêcheurs, etc., des îles d'Ecosse. Néanmoins, plusieurs d'entre eux promettent de faire de bons colons. Un homme entre autres, arrivé l'année dernière, a eu cette année jusqu'à 17 piastres de salaire par mois, et tous les autres sont payés suivant leur capacité pour les différents genres de travaux auxquels ils s'adonnent. Tous ceux qui veulent travailler paraissent bien vivre. Je pense que beaucoup d'autres immigrants pourraient trouver ici de l'emploi, surtout les filles.

Mais tout en nous envoyant des travailleurs, j'espère que vous voudrez bien aussi diriger vers cet endroit quelques hommes de moyens; ils y trouveraient de l'avantage et feraient en même temps celui du pays.

Cette partie du pays en est à ce point que le petit capitaliste peut s'y établir en s'y assurant les avantages, sans être exposé aux désavantages, que présente un nouveau pays. On peut avoir ici pour dix, quinze, vingt piastres l'acre, des terres comptant de cinq à cinquante acres de défrichement, joignant de bons chemins. Notre comté a construit de beaux chemins empierrés dans différentes directions, ce qui rendra l'endroit bien plus agréable à un homme de moyens que s'il n'y avait que des chemins comme ceux qu'on rencontre d'ordinaire dans les nouveaux établissements.

Une autre considération, c'est que nous sommes situés sur le bord d'une belle nappe d'eau, d'où les navires peuvent prendre des chargements pour toutes les parties du monde.

Cette localité a des rivières propres à l'exploitation de moulins, des sources, des cours d'eau, des terres ondulées, et, quant à la beauté du paysage, elle n'est surpassée par aucun endroit du pays. Un point capital pour ceux qui désireraient s'y établir, c'est sa grande salubrité; les fièvres et particulièrement les fièvres intermittentes y sont presque inconnues.

J'espère donc que vous n'oublierez pas de diriger vers cet endroit des personnes de quelques moyens et des agriculteurs pratiques pour l'avantage commun de tout le monde,

Je me souseris tout à vous,

(Signé)

JESSE T. PURDY.

Pour copie conforme,  
W. J. McKay.

## APPENDICE No. 6.

RAPPORT DE M. BUCHANAN SUR SA MISSION EN ANGLETERRE DANS  
LE PRINTEMPS DE 1863.BUREAU OFFICIEL DE L'IMMIGRATION,  
Québec, 31 juillet 1863.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous mander qu'en conformité de la décision de l'exécutif portant que j'eusse à me rendre à Liverpool afin d'attirer sur les avantages qu'offre cette colonie comme champ d'immigration, l'attention des émigrants du Royaume-Uni, je suis parti pour l'Angleterre le 6 février, et que j'ai quitté Liverpool pour revenir en Canada le 4 juin, et suis débarqué à Québec le 23. Le rapport suivant sur mes opérations dans cet intervalle vous est très respectueusement soumis pour l'instruction de Son Excellence le Gouverneur-Général.

Les instructions officielles que m'avait fait parvenir l'honorable F. Evanturel, alors ministre de l'agriculture et de l'émigration, sous la date du 5 février 1863, expliquaient comme suit les objets de ma mission :

- 1° Se procurer des renseignements officiels et précis sur les ressources du pays et les avantages qu'il offre à l'émigration, pour les répandre le plus possible.
- 2° Rechercher jusqu'à quel point il est facile aujourd'hui de se procurer dans les ports d'embarquement du Royaume-Uni les moyens d'émigrer en Canada.
- 3° Prendre particulièrement garde à ne pas encourager l'émigration des ouvriers de fabrique indistinctement, et avoir soin d'avertir les administrateurs des unions pour les indigents qu'il est grandement imprudent d'envoyer ici des pauvres, hommes ou femmes, s'ils ne sont pas exercés à quelque travail utile, soit au service domestique, au travail agricole, ou à une industrie productive.

J'avais ordre en outre de pratiquer la plus stricte économie et de ne prolonger pour aucun motif mon absence au-delà du 1er juin. Je passe successivement à la description de la manière dont j'ai exécuté ces instructions.

## 1° DISSÉMINATION DE RENSEIGNEMENTS OFFICIELS ET PRÉCIS, ETC., ETC.

A mon arrivée à Liverpool, le 21 février, j'ai pu ouvrir, par le moyen de MM. Sable et Searle, mon bureau au No. 19, *Water Street*, un des meilleurs postes qu'on pût choisir. Mon premier acte ensuite a été de faire une convention pour l'impression d'une brochure officielle que j'avais compilée avec soin de différentes publications mises en circulation les années précédentes; j'ajoutais à cette compilation des extraits des rapports soit du commissaire des terres soit des agents locaux de la couronne de tous les points du pays, à venir à la fin de l'année 1862.

Cette brochure, renfermant 46 pages de caractères compacts, contenait toutes les informations et les avis utiles qu'il fallait, selon moi, donner à l'émigrant; ainsi, elle l'instruisait des pas et démarches qu'il devait faire avant de quitter son pays et après être arrivé au Canada, et de la manière de se conduire le long du voyage; elle renfermait aussi un rapide aperçu de la position géographique de la province, de sa constitution, de la forme de son gouvernement, de son climat, de ses lois et institutions municipales, de ses rivières, canaux, chemins de fer, communications postales, bois, mines et pêcheries, de la nature des terres qui y sont à vendre, des réglemens des terres de la couronne et des conditions d'établissement, etc., etc.

Je fis un traité avantageux avec MM. Harris et Cie. pour l'impression de 15,000 exemplaires de cette brochure (à 2,000 desquels j'ai pu ajouter la carte de M. Devine de 1862 et 1863) moyennant la somme de £68 sterling.

Les 500 premiers exemplaires ne m'ont été livrés que le 18 mars. J'avais fait toutefois annoncer quelques jours auparavant l'ouverture et le but de mon agence dans 123 des principales gazettes du Royaume-Uni, ayant eu le soin de choisir pour organes celles que je savais être les plus répandues parmi les classes agricoles.

Un exemplaire du pamphlet fut envoyé à tous les journaux, et je suis redevable à plusieurs de ces publications d'articles très-favorables, et de l'insertion d'avis et de communications relatifs à ma mission et à la colonie.

Mon annonce provoqua immédiatement une correspondance très-étendue et maintes demandes personnelles.

Le nombre de lettres que j'ai reçues du 20 mars au 27 mai (que j'ai fermé mon bureau) est de 1123. Quarante-six venaient de personnes possédant en valeurs la somme totale de £20,235 sterling, lesquelles m'exprimaient toutes le désir et l'intention de s'établir en Canada; et une partie considérable des autres lettres venaient de gens d'une sphère plus humble, qui n'avaient pour les recommander que leurs bras vigoureux et leur bonne volonté. Cette classe est en général celle qui réussit le mieux en ce pays. D'autres lettres enfin m'étaient adressées par des personnes d'intelligence et de moyens qui se montraient fort impatientes d'avoir des renseignements précis et sûrs au sujet de la province.

Cette correspondance exigeait une somme considérable de travail; aussi, usant de l'autorisation qui m'était donnée, me suis-je assuré les services de MM. Stewart et Tennyson, moyennant une faible rétribution hebdomadaire.

J'ai expédié sans délai un approvisionnement de brochures aux bureaux du Grand-Tronc à Londres, ainsi qu'aux propriétaires et aux agents des lignes de paquebots qui viennent au Canada et à leurs agents locaux dans tout le royaume. J'en ai envoyé de temps en temps des quantités moindres au conseil de l'émigration à Londres et à ses bureaux dans les principaux ports de mer, à tous les commissaires et inspecteurs des *poor law unions*, aux sociétés nationales d'émigration aux colonies, qui sont nombreuses, aux écoles d'industrie et de réforme, aux principaux courtiers de billets de passage et agents maritimes, au clergé et aux gens marquants qui s'intéressent à ce qui peut améliorer la condition et assurer la prospérité des classes ouvrières.

J'ai fait en outre un marché avec M. Wilcocks, de Plymouth, (qui, par l'étendue de ses relations et de ses transactions commerciales avec le sud et l'ouest de l'Angleterre, comme aussi avec le Canada, était un précieux auxiliaire) pour la dissémination de ces brochures parmi les classes émigrantes de ces parties du pays, et avec M. Alexander, d'Edimbourg, (ancien résident de Toronto,) pour leur distribution sur les côtes nord et est de l'Écosse.

Trouvant mon temps trop rempli pour pouvoir visiter l'Irlande de bonne heure dans la saison, j'ai chargé M. Charlton, qui arrivait du Canada, de parcourir cette partie de la Grande-Bretagne en distribuant des renseignements, etc.

M. Charlton était très-propre à cette fonction, à cause de sa connaissance intime du pays, qu'il avait acquise dans l'exécution d'une mission de ce genre en 1862.

Je l'ai autorisé à faire imprimer à Dublin 10,000 exemplaires d'une circulaire résumant les informations nécessaires que ma brochure donnait aux émigrants; et l'on put les expédier par la poste à tous les points du pays.

Il a reconnu que la question de l'émigration y excitait un intérêt plus général même qu'en Angleterre, et qu'une multitude de gens partait continuellement pour les États-Unis.

Il est d'opinion, à la suite d'observations personnelles, que la plupart de ces émigrants (des jeunes gens) étaient munis de billets de passage qui avaient été payés d'avance; à vrai dire, ce mode de paiement était pratiqué à un point que l'on croyait généralement que l'argent en était fourni par des agents officiels des États-Unis. J'annexe à cet exposé une copie du rapport de M. Charlton, pour votre information.

Mes instructions ne m'autorisaient pas à visiter le continent; mais le Dr. Buttner, rédacteur d'une gazette publiée dans l'intérêt de l'émigration à Rudolstadt, m'ayant fait l'offre de traduire la brochure officielle, d'insérer cette traduction dans son journal et de la faire paraître ensuite sous une forme distincte, j'acceptai cet offre et consentis à lui payer pour ce travail 100 thalers de Prusse, qui équivalent à £15 sterling.

Il me permit en outre de publier gratuitement, pendant une année, toutes les annonces officielles concernant le Canada que je voudrais lui envoyer, et se réserva le droit de vendre la brochure pour son propre bénéfice, ce qui, selon moi, devait en assurer la circulation dans toute l'Allemagne, moyennant une dépense presque nominale.

J'ai profité de toutes les occasions qui se sont offertes, pour visiter les grandes villes et les principaux districts ruraux du Royaume-Uni, de même que pour voir des sociétés et des particuliers intéressés aux questions d'émigration; et j'ai eu de fréquentes entrevues avec des personnes de rang et d'influence, qui m'ont marqué la disposition la plus favorable

pour la cause que je faisais valoir. Le désir d'en apprendre davantage sur le Canada était, pour ainsi dire, universel, et toutes les publications qui avaient trait à ce pays étaient lues avec avidité.

Le manque d'un manuel sur le Canada, compilé avec soin, se fait grandement sentir, et je suis fort redevable aux publications de M. Hope, de Toronto, de M. Algar, de London, de M. Kingston, de Wimborne, du Rév. A. Hill, M. A., ci-devant de West-Gwillimbury, Haut-Canada, et de MM. Rawson et de Chair, de Lennoxville; ces publications m'ont beaucoup servi quand il m'a fallu suppléer à l'insuffisance de mes renseignements.

Partout où je suis allé, la question de l'émigration était librement discutée, et les cultivateurs, ainsi que les classes plus pauvres, montraient un vif désir de quitter leur pays, découragés qu'ils étaient par une succession de mauvaises récoltes et par la détresse des districts manufacturiers.

Les laïques et les membres du clergé—surtout du clergé catholique romain—en Irlande, désiraient beaucoup que ceux d'entre leurs compatriotes qui voulaient émigrer, choisissent pour demeure le Canada, préférablement aux États, et quantité de gens prêts à venir à la colonie n'en étaient empêchés que par la difficulté de s'y faire transporter, tandis que d'un autre côté la facilité de se rendre à New-York, la modicité des prix de transport et l'offre d'une prime sous forme de passages payés d'avance, les détournaient de ce dessein et militaient si bien contre nous que nos meilleurs efforts en étaient presque neutralisés.

## 2<sup>o</sup> RECHERCHE DES MOYENS QUE L'ON A POUR ÉMIGRER DANS LES PORTS D'EMBARQUEMENT, ETC., ETC.

Il existe plusieurs lignes de steamers, qui partent de Liverpool et touchent à Cork, indépendamment de la ligne régulière de bâtiments à voiles. Les prix de passage sont très-favorables à la voie de New-York, car le passage en entrepont, de Liverpool à New-York, est de £3 10s à £4, sur les navires à voiles, et de £6 6s. sur les steamers, tandis que le prix de la traversée à Québec, sur les navires à voiles, est de £4 5s., et sur les vapeurs de £6 6s. à £7 7s.

La ligne hebdomadaire des paquebots-poste canadiens qui part de Liverpool et touche à Londonderry, et la ligne semi-mensuelle Anchor de Glasgow, sont aujourd'hui, avec les vaisseaux appartenant à MM. A. et J. Allan, les seuls moyens réguliers de transport dont l'émigrant puisse user pour venir en Canada.

Il est vrai que quelquefois il part des bâtiments à voiles de Liverpool ou d'un ou deux ports d'Irlande; mais le temps de leur départ est si incertain et si irrégulier qu'il est impossible de compter sur eux, et le prix du passage sur leur bord est si peu différent de celui qui est demandé par les steamers, que personne dans la classe même la plus pauvre n'est disposé à s'y embarquer.

Les steamers canadiens qui sont partis de Liverpool et de Glasgow, jusqu'au jour de mon départ d'Angleterre, étaient obligés de refuser beaucoup de passagers à chaque voyage, faute de logement, et les bâtiments à voiles étaient si rares qu'il n'était pas possible de s'en procurer à des conditions qui permettent à l'affrèteur de faire quelque profit.

Les armateurs et ceux avec qui je me suis entretenu du sujet, tous gens dont les bâtiments apportaient naguère des troupes nombreuses de passagers à nos ports, étaient unanimement d'opinion que les restrictions qui sont imposées par l'acte impérial des passagers, de 1855, sont tellement rigoureuses qu'elles excluent en grande partie la flotte employée au transport du bois, qui a coutume de partir le printemps pour le Saint-Laurent. Quand on a tenu compte en effet de la dépense des chaloupes de sauvetage, des cabinets d'aisances, de l'appareil de cuisine, des pompes à incendie, etc., en y ajoutant le coût de l'installation et de l'approvisionnement, un petit navire, capable de porter de 150 à 180 passagers, ne peut faire que peu ou même point de profit dans ce genre d'opérations.

En outre, les bâtiments sont soumis à une visite sévère, qui, bien qu'elle ne nécessite aucune dépense, contribue néanmoins beaucoup à empêcher les propriétaires d'offrir leurs bâtiments, parce que, dans le cas où ceux-ci n'ont pas les conditions voulues, ce résultat influe sur leur classement au Lloyd.

Dans mon interrogatoire, devant le comité spécial de la chambre d'assemblée, sur la question de l'immigration en 1860, j'ai parlé quelque peu au long des mauvais effets du système auquel je fais ici allusion, et ma manière de voir a été soutenue par l'expérience et le témoignage d'hommes pratiques. Les observations que j'ai faites alors sont encore

opportunes, et m'on sentiment n'est pas changé. Je ne puis mieux faire, je crois, que de vous prier de vous reporter au rapport de ce comité pour plus amples détails sur cet important sujet.

Voyons de même le cas des steamers de New-York. Il en part très-souvent trois ou quatre par semaine de Liverpool, qui touchent à Cork pour prendre des passagers. Par suite de la concurrence, ils ont réduit leurs prix de passage pour New-York à £5, et dernièrement même jusqu'à £4 ; dès le commencement du printemps, leurs agents à Liverpool enregistraient des émigrants pour le trajet à Toronto, par la voie de New-York, moyennant des prix de passage inférieurs à ceux de la voie du Saint-Laurent ; les premiers étant de £6 5s. sterling, tandis que les émigrants auraient eu à payer au moins sept guinées pour se rendre à Toronto par la route canadienne, différence très-notable, et, comme depuis lors les taux de passage ont encore été réduits, nous pouvons présumer que les prix du trajet entier sont diminués en proportion.

Naturellement, ces choses militent très-fort contre nous, et nous avons de plus à combattre un autre désavantage, aussi grand peut-être ; c'est qu'un émigrant est transporté à New-York et par Québec sur nos propres paquebots poste, pour le même prix que s'il était déposé à ce dernier port, bien qu'il doit être ensuite transporté en chemin de fer à 500 milles d'ici.

Nul doute qu'on n'agisse ainsi en vue de faire concurrence aux steamers de New-York, qui se chargent du trajet au Canada Occidental à plus bas prix que leurs compétiteurs ; mais cela n'en est pas moins extrêmement préjudiciable à nos intérêts et ne stimule que davantage l'émigration aux États.

J'ai été informé, depuis peu, qu'il part par chaque vaisseau pour New-York des émigrants dont la destination dernière est pour le Canada Occidental.

Ils sont sans doute influencés par l'infériorité des prix de passage, et par une idée exagérée des périls de la route du Saint-Laurent, car les derniers accidents ont certainement discrédité un peu notre ligne, et ce sont de ces choses que négligent rarement de faire valoir des intérêts rivaux.

Le renouvellement de la subvention accordée à la ligne Galway ajoute un formidable compétiteur à ceux qui existent déjà, et la question des mesures qu'il faudrait prendre pour balancer la concurrence qui nous est faite mérite notre sérieuse attention.

Avant mon départ d'Angleterre, j'avais été en relation avec des personnes dont je m'attendais à recevoir des offres pour l'établissement d'une ligne de steamers de Hambourg, qui toucheraient au Havre-de-Grâce, à Southampton et à Cork.

En desservant cette route, les steamers seraient toujours assurés d'avoir leur complet de passagers, et ce service favoriserait le mouvement commercial qui augmente chaque année entre ces ports et le Canada, outre qu'il ferait disparaître un inconvénient qui se fait fortement sentir aujourd'hui ; l'on m'a informé, en effet, que plusieurs troupes d'émigrants allemands avaient été contraints d'aller à New-York pendant la campagne actuelle, faute de moyens de pouvoir se rendre à Québec.

Pour qu'une ligne de ce genre pût opérer d'une manière efficace, il serait probablement nécessaire qu'elle fût un peu soutenue par le gouvernement. Sur ce point, il ne m'appartient peut-être pas d'offrir un avis ; mais, si on me le permettait, je recommanderais de donner le secours, s'il en était accordé à l'entreprise, sous la forme d'une gratification en argent par chaque passager, afin d'intéresser la compagnie à amener l'émigration sur nos rivages.

### 3° SOIN A APPORTER POUR EMPECHER L'ÉMIGRATION SANS CHOIX DES OUVRIERS DE FABRIQUE.

J'ai apporté une attention particulière dans l'exécution du devoir qui m'était confié de prévenir une immigration sans choix d'ouvriers de fabrique.

Dans ma brochure, j'ai indiqué, aussi clairement que possible, la classe d'émigrants dont nous avions surtout besoin, et ceux seulement qui devaient, selon la vraisemblance, prospérer en Canada ; et, dans mes relations avec les *poor law unions*, les sociétés d'émigration, les établissements de bienfaisance et autres institutions publiques, j'ai toujours insisté de toute ma force sur ce point pour l'imprimer dans les esprits.

Plusieurs fois, des députations de sociétés formées dans le but d'encourager l'émigration des ouvriers en détresse, se sont rendues auprès de moi pour me prier d'assister et de parler à leurs assemblées publiques ; mais j'ai invariablement refusé cette invitation, parce

que j'estimais que, n'ayant pas de prime à offrir sous forme de billets de passage, je ne serais pas sur un pied d'égalité avec les représentants des autres colonies, et que je ne pourrais pas en conscience assurer que nous étions prêts à recevoir et à placer toutes les personnes disposées à venir au milieu de nous ; car, si je l'avais fait, le gouvernement se fût peut-être trouvé chargé d'une responsabilité que je désirais lui épargner.

D'un autre côté, je pensais que, si je disais nettement que nous n'étions pas en position de recevoir ou d'employer les ouvriers en chômage, et que cette déclaration acquit une publicité générale, ce qui fût certainement arrivé, il en résulterait l'impression que nous étions contraires à la cause.

Envisageant la question sous ce point de vue, j'ai cru prudent de m'en tenir strictement aux données publiées, et de me borner à répondre par écrit et de vive voix à toutes les demandes.

Je sentais bien que la conduite que je tenais pourrait être désapprouvée ; mais quand on se rappelle qu'il a été envoyé en Canada, dans cette campagne-ci, plusieurs de ces ouvriers mêmes dont je parle, quelques-uns desquels sont, je le crains, tout à fait impropres au travail du pays, je pense que l'on doit admettre que la politique que j'ai adoptée était judicieuse et conforme à l'esprit de mes instructions.

Il était facile sans doute de susciter une émigration bien plus considérable que celle qui est venue, en usant de moyens tout contraires ; mais alors on nous eût imputé chaque insuccès, chaque déception, quelle qu'en eût été d'ailleurs la cause, et on nous eût tenus responsables de la prospérité de tous les venants.

L'ouverture du bureau à Liverpool a eu, d'après ce que j'en puis juger, des résultats très-satisfaisants, surtout si l'on a égard à la rapidité et à l'imperfection des dispositions et à l'époque tardive à laquelle elles ont été mises à exécution.

Si le gouvernement provincial a l'intention de se prévaloir du désir, si universellement manifesté en Angleterre, d'avoir des renseignements authentiques sur le Canada dans la vue d'émigrer, il doit, sans perdre de temps, poursuivre l'œuvre qui est commencée. Il ne faut pas oublier que nous avons bien des éléments contraires à combattre. Non-seulement nos formidables voisins, les Etats-Unis, sont un obstacle direct à notre entreprise, mais les colonies australiennes, avec leurs champs d'or et leurs offres de passages gratuits, ont des attraits incontestables, et la manière systématique et efficace dont leurs titres sont publiés d'un bout à l'autre du pays, jointe au fait qu'une classe considérable de manufacturiers les regardent comme un débouché croissant pour leurs produits, les met encore plus en crédit, tandis que le Canada est accusé d'imposer un tarif hostile dans le but d'encourager la concurrence.

Après l'expérience que j'ai acquise dans ce voyage et ceux que j'ai faits auparavant, je suis décidément d'opinion que Londres est le lieu qui convient pour l'établissement d'un bureau central, et d'après les motifs que j'ai expliqués, je crois que l'on devrait prendre de suite des mesures pour y en ouvrir un.

Il est inutile d'entrer ici dans les détails d'organisation qui seraient nécessaires pour que cet établissement fut fructueux et proportionné à l'importance de son objet.

Ces détails ont déjà été soumis en partie à l'attention du gouvernement et pourront être communiqués de nouveau quand on le désirera.

Lorsque le jour de mon départ d'Angleterre est arrivé, il s'est trouvé que les demandes de renseignements étaient encore si nombreuses, qu'afin de prévenir des déceptions, j'ai confié aux soins de M. Stewart le bureau à Liverpool, avec instruction de le tenir ouvert jusqu'à la fin de juillet, que je pensais que notre immigration serait vraisemblablement à son terme, et MM. Sable et Searle se sont offerts de répondre aux lettres ou demandes qui pourront être adressées passé ce temps.

En terminant, permettez-moi de dire que je me suis tenu pour la dépense de ma mission (qui a duré près de cinq mois), à la somme qui m'était allouée. Cette dépense n'excèdera pas £800.

L'article du loyer, etc., à Liverpool, les frais d'impressions, annonces et l'aide pécuniaire donné à des agents en Ecosse et Irlande, se montent à £550, et mes dépenses personnelles sont couvertes par la balance.

Le tout très-respectueusement soumis.

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

A. C. BUCHANAN,

Agent-en-chef.

## APPENDICE No. 7.

## RAPPORT DE M. CHARLTON.

LIVERPOOL, 18 mai 1863.

A. C. BUCHANAN, écuyer,  
Agent en chef de l'immigration en Canada,  
Drury Buildings, Liverpool.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre un rapport sur ma mission en Irlande, d'où je suis revenu le 16.

Mon premier soin a été de rédiger, pour la publier à Dublin, une circulaire, contenant un résumé de la brochure sur le Canada, et quelques autres renseignements, ainsi que des avis touchant le moyen de se rendre d'Irlande à ce pays; laquelle a pu être plus facilement répandue par la poste dans toutes les parties de l'Irlande.

Je me suis assuré, avant de quitter Liverpool, au moyen d'observations personnelles et de questions faites à bord des vaisseaux en partance pour New-York, que la masse des nombreux émigrants qui allaient aux Etats-Unis, partait parce que le passage était payé par des amis d'Amérique. Il est difficile d'admettre l'idée que des gens qui demeurent dans les Etats du Nord, et qui souffrent eux-mêmes des effets de la guerre de tant de manières, puissent désirer y attirer leurs parents pour partager leurs souffrances. Peut-être le gouvernement aide-t-il à ce mouvement. S'il le fait pas, il est difficile de comprendre pourquoi les armateurs, qui font le service de la traversée, continuaient de transporter des passagers, dont le passage était payé d'avance, pour le même prix qu'il y a un an, bien que le papier-monnaie qu'ils acceptaient en paiement fût tombé dans une si énorme dépréciation.

Quoiqu'il en soit, j'ai été témoin du même fait à Dublin. Les trois-quarts de ceux qui allaient en Amérique, avaient leur passage payé à New-York; les autres suivaient leurs amis. Il était inutile, dans ces circonstances, de chercher à exercer quelque action sur ceux qui s'embarquaient ainsi en foule à Dublin pour se rendre à Liverpool et de là à New-York. Le mieux que je pusse faire était de placer à bord de chaque steamer quelques circulaires sur le Canada, afin que, ceux qui ne trouveraient pas, à leur arrivée à New-York, les affaires dans un état conforme à leur attente, fussent disposés à essayer des avantages du Canada.

Il y avait ordinairement sur chaque vaisseau un certain nombre de personnes qui allaient au Canada par la voie de New-York, que prennent par nécessité maints émigrants, dont les moyens sont limités, parce qu'ils ne peuvent payer leur passage par steamers de Londonderry, et parce qu'ils ne peuvent trouver de bâtiments à voiles à destination directe de Québec, ou au prix qu'ils payent par la voie de New-York; une différence de 15s. sterling par tête étant importante pour ceux qui ont peine à former la somme à laquelle se monte le prix du passage, quel qu'il soit, bien qu'ils puissent être des colons avantageux, selon toute vraisemblance, au Canada. C'est une opinion reçue depuis peu que le temps est passé d'employer les navires à voiles au transport des passagers sur l'Atlantique, vu que les steamers pourraient faire ce service non-seulement à meilleur marché, mais assez promptement pour qu'on ne regardât pas à une légère différence dans le prix. Mais, après tout, les steamers disponibles ne peuvent porter qu'un certain nombre de personnes, et la multitude de gens qui sont partis et qui partent tous les semaines de Liverpool, cette année, sur des bâtiments à voiles, démontre que, tant que les steamers sur l'Atlantique ne seront pas plus nombreux et les prix diminués, les navires à voiles auront le gros des passagers. C'est donc une chose très-fâcheuse pour le Canada qu'il soit infiniment plus facile de trouver des bâtiments à voiles pour aller à New-York que pour se rendre dans le Saint-Laurent, quand, au sud de l'Irlande, la fréquence des départs de steamers de différentes lignes pour New-York, lesquels steamers vont prendre des passagers à Cork, est un autre désavantage pour nous. J'espère, toutefois, que MM. Allan et Cie., vont faire suivre le *Saint Patrice*, qui part de Cork le 23 du courant, par d'autres steamers partant au moins tous les quinze jours régulièrement, car j'ai la conviction intime qu'ils seront encombrés dès que l'on pourra compter sur leur service.

Le peu de temps que j'avais à ma disposition m'a nécessairement obligé de faire les choses à la hâte. J'ai, néanmoins, parcouru différentes parties du pays, y compris les villes



de Cork et de Limerick, et certaines localités des comtés de Louth, Carlow, Kildare, Wicklow, Queen's, Tipperary, Waterford, Cork, Clare et Roscommon, et je suis heureux de pouvoir dire que je n'ai entendu qu'une seule fois faire le reproche que ceux qui étaient allés en Canada, l'année précédente, regrettaient leur démarche. J'ai trouvé partout les esprits dans une disposition favorable pour le Canada; le clergé de toutes les communions et les personnes influentes regrettaient qu'il n'y eût pas plus d'émigrants à destination de la colonie, et en marquaient leur désappointement; mais ils comprenaient tous que cela était dû à ce que le passage à New-York d'une foule de gens était payé par d'autres. J'ai noté avec plaisir que la prévention que j'avais remarquée l'année dernière contre la rigueur du climat du Canada, etc., etc., tend à disparaître; je suis convaincu que les renseignements exacts sur ce pays que nous avons mis en circulation, produisent une impression des plus favorables, et que si nous n'avons pas de guerre avec les Etats-Unis [appréhension qui opère continuellement contre nous] et que nous augmentions les moyens de transport au Canada, pour que l'on puisse, par bâtimens à voiles ou à vapeur, s'y rendre aussi facilement qu'aux Etats-Unis nous aurons notre part de vigoureux émigrants des classes ouvrières, et nous pouvons compter que des capitaux considérables s'introduiront chez nous aussitôt que la guerre sera finie aux Etats, et que la probabilité d'une invasion du Canada par nos voisins cessera d'effrayer ceux qui placeraient sans cela leurs valeurs dans le pays.

Mais il ne faudrait pas négliger l'Irlande, ni s'imaginer que les émigrants s'achemineront d'eux-mêmes vers le Canada. Les colonies australiennes continuent de faire tous leurs efforts pour se procurer des émigrants, et les relations du peuple irlandais avec les Etats-Unis sont si grandes, à cause de la quantité de personnes qui y ont des parents, que les Etats-Unis se présentent continuellement aux esprits d'une manière ou d'une autre; pendant que la remise du prix de passage ou le don de billets payés d'avance, sont le plus convaincant des arguments en faveur du pays qui les fait.

D'un bout à l'autre de l'Irlande, on se préparait à partir pour l'Amérique. La plupart des émigrants étaient jeunes et pleins de santé, capables de supporter les plus grandes fatigues et accoutumés à travailler dans les champs; tous me disaient, si leur passage n'avait pas été payé, qu'ils avaient été encouragés par des lettres reçues d'Amérique. Je suis de plus en plus convaincu que le mode le plus efficace que nous puissions adopter, est d'encourager ceux qui le peuvent faire en Canada à y appeler leurs amis, en leur fournissant un certain nombre de mandats de passage à prix réduit, lesquels seraient délivrés en Canada. Tant que l'on recevra, dans chaque paroisse de l'Irlande, et j'imagine, du Royaume-Uni, des lettres des Etats-Unis, avec le prix du passage ou des billets gratuits, et qu'on n'y recevra à peu près rien de semblable du Canada, il sera difficile de persuader aux gens que ce dernier pays est pour eux le meilleur où ils puissent aller. Indépendamment des brochures et circulaires que j'ai envoyées aux membres des clergés et autres personnes, qui, par inclination ou par état, pouvaient être portées à aider à leur utile distribution, j'en ai expédié une certaine quantité à des agents de grands propriétaires du sud de l'Irlande, dont quelques-uns ont coutume d'aider leurs fermiers à émigrer; j'ai écrit des lettres aux journaux et j'ai provoqué la publication d'articles de gazette pour maintenir sous les yeux du public les titres et avantages du Canada, comme champ ouvert à l'émigration et aux capitaux; je me flatte que, pour le peu de temps que j'ai eu à moi, j'ai fait tout ce que l'on pouvait faire pour porter l'attention publique sur le Canada et pour détourner vers ce pays le courant de l'immigration irlandaise, qui est aujourd'hui si considérable et qui continuera probablement de l'être encore une couple d'années; mais je regrette de n'avoir pu opérer pendant l'hiver et au commencement du printemps.

Je mets sous ce pli un état de mes dépenses, et me souscris,

Monsieur, votre très-obéissant serviteur,

(Signé)

E. J. CHARLTON.

(No. 33.)

## RÉPONSE

A une adresse de l'Assemblée Législative à Son Excellence le Gouverneur-Général, datée le 15 octobre 1863, priant Son Excellence de faire mettre devant cette Chambre "une copie certifiée de tous comptes faits et rendus par Thomas Robertson, écr., ci-devant procureur de comté pour le comté de Wentworth, de tous les péages sur le chemin macadamisé de Dundas et Waterloo à lui payés et par lui reçus des divers gardiens des barrières sur le dit chemin, depuis la date de sa nomination, ou depuis qu'il a eu la surintendance et l'administration du dit chemin; et de tous les paiements ou déboursés faits pour des réparations sur le dit chemin; avec indication de la date de sa nomination comme administrateur, du salaire qu'il avait droit de recevoir, et des dépenses qu'il avait droit de faire personnellement; aussi, copie de l'instrument qui lui donnait droit à ce salaire, et copie de toutes les pièces justificatives des sommes dépensées sur le dit chemin ou autrement, à venir jusqu'à la date où il a cessé d'avoir l'administration du dit chemin."

Par ordre,

A. J. FERGUSSON BLAIR,  
Secrétaire.

SECRETARIAT,  
Québec, 28 mars 1864.

(No. 33.)

## RÉPONSE

A une adresse de l'Assemblée Législative à Son Excellence le Gouverneur-Général, priant Son Excellence de faire mettre devant cette Chambre "copies des comptes de James Fergusson, écuyer, officier-rapporteur pour la division St. Clair, pour les élections tenues par lui en les années 1860 et 1863, pour la dite division."

Par ordre,

JOHN SIMPSON,  
Secrétaire.

SECRETARIAT,  
Québec, 20 juin 1864.

[Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les rapports qui précèdent ne sont pas imprimés.]

(No. 34.)

## RÉPONSE

A une adresse de l'Assemblée Législative à Son Excellence le Gouverneur-Général, datée le 17 du courant, priant Son Excellence de faire transmettre à cette Chambre " Un état indiquant les noms de tous les officiers du revenu et " de l'accise, dans le comté d'Hastings, le premier jour de janvier 1863 ; le " lieu où ils étaient censés remplir leurs fonctions ; les noms de leurs prédé- " cesseurs immédiats respectivement, s'il en est ; la date et la cause du dé- " placement de leurs dits prédécesseurs ; les salaires et émoluments que ceux- " ci recevaient respectivement à la date de leur déplacement ; les salaires et " émoluments des titulaires actuels le dit premier jour de janvier ; de plus, si " des changements par démission, résignation ou déplacement, ont eu lieu dans " les dits bureaux, et la nature de ces changements, depuis le dit premier jour " de janvier, et s'il y a eu quelque augmentation ou diminution dans aucun " des dits bureaux, et la nature de cette augmentation ou diminution."

Par ordre,

A. J. FERGUSSON BLAIR,  
Secrétaire.

SECRETARIAT,  
Québec, 28 mars 1864.

(No. 35.)

## ÉTAT

Des sommes perçues, durant l'année 1863, par la corporation de la ville d'Owen Sound, en vertu de l'acte du parlement du Canada, 24 Vic., chap. 63, intitulé : " Acte pour autoriser la corporation de la ville d'Owen Sound d'imposer et percevoir certains péages, et pour d'autres fins," et la manière dont ces sommes ont été dépensées.

[Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les rapports qui précèdent ne sont pas imprimés.]

# COMPTES

De la corporation des chemins à barrières de Montréal, du 1er janv. au 30 juin 1863.

## Petits déboursés.

1863.	Du 1er janv. au 30 juin 1863.....	\$ cts. 809 23
	Avoir.	
30 juin.....	Fil de fer vendu.....	30 00
		\$779 23

## Déboursés à compte de l'intérêt.

1863.		
30 juin .....	Intérêt payé sur des bons de chemin, comme par pièces justific. Nos. 1 à 10..	\$5982 00
	Avoir.	
" .....	Intérêt reçu sur des dépôts dans la banque de la Cité.....	125 30
		\$5856 70

## Déboursés à compte des dépenses.

1863.		
30 juin .....	Compte d'intérêt (voir ce compte) .....	\$5856 70
	Petits déboursés do .....	779 23
	John Penner, secrétaire, pièce justificative 158.....	830 00
	William Yule, surintendant do 159.....	320 00
		\$7785 93

## Maison à Mile End.

1862.		
31 décembre.....	Coût jusqu'à cette date .....	\$684 63
1863.		
27 février.....	Prime d'assurance, pièce justificative 18.....	3 55
	Avoir.	
30 juin .....	Loyer de 6 mois jusqu'à cette date.....	688 18 24 00
		\$664 18

## Compte général des péages.

1863.		
30 juin .....	Barrières Victoria, revenu net.....	\$462 50
	do St. Antoine do .....	638 75
	do en bas de Lachine do .....	429 85
	do Québec do .....	1822 10
	do St. Laurent do .....	5660 86
	do de la Côte des Neiges do .....	2011 57
	do en haut de Lachine et Lachine do .....	3041 59
	do de la Longue Pointe do .....	970 20
		\$15037 42

Comptes des chemins à barrières.

1862.	31 décembre.....	Coût des réparations aux chemins jusqu'à cette date.....	\$215530 92
1863.	30 juin .....	Déboursés et proportion du compte de dépense :—	
		Chemin en haut de Lachine.....	\$1974 14
		do en bas de Lachine.....	2128 42
		do St. Antoine et St. Luc .....	1026 20
		do L'Abord à Plouffe.....	2045 84
		do Ste. Catherine.....	1293 52
		do St. Laurent.....	1966 16
		do Victoria.....	382 42
		do Quebec.....	2948 85
			13765 55
1863.	30 juin .....	AVOIR. Par péages, comme par le compte général des péages.....	\$229296 47 15037 42
			\$214259 05

DT. BILAN, 30 juin 1863. Av.

	\$	cts.		\$	cts.
Chemins à barrières, coût à cette date...	214259	05	Bons de ch. remis pour argent emprunté.	201200	00
Bureau des travaux, plans et ponts .....	660	94	Receveur-général, avances pour payer l'intérêt.....	25837	59
Maison à Mile End, coût à cette date...	664	18	Thomas Heaven, balance de contrat .....	24	32
Banque de la Cité, dépôts.....	11200	60	Rutherford et Kerr do .....	400	00
Argent en mains.....	677	14			
	\$227461	91		\$227461	91

MONTREAL, 30 juin 1863.

Examiné et trouvé correct.

H. TAYLOR,  
E. A. DUBOIS,  
Syndics.

JOHN PENNER,  
Secrétaire.

Montréal, 27 novembre 1863.

COMPTES de la corporation des chemins à barrières de Montréal, du 1er juillet au 31 décembre 1863.

Petits déboursés.

1863.	Du 1er juillet au 31 décembre 1863.....	\$ cts. 1094 83
31 décembre.....	AVOIR. Reçu pour prêt de charrues pour la neige .....	4 00
		\$1090 83

Maison à Mile End.

1863.	30 juin .....	Coût à cette date .....	\$ cts. 664 18
31 décembre .....		AVOIR. Loyer de 6 mois jusqu'à cette date.....	21 00
			43 18

## Déboursés à compte de l'intérêt.

		\$ cts.
1863.		
31 décembre .....	Intérêt payé sur bons de chemin, comme par pièces justificat. Nos. 1 à 10.....	5868 00
	Avoir.	
	Intérêt sur des dépôts dans la banque de la Cité.....	169 47
		\$5794 53

## Déboursés à compte des dépenses.

		\$ cts.
1863.		
21 décembre.....	Compte d'intérêt, (voir ce compte) .....	5794 53
	Petits déboursés do .....	1090 83
	John Penner, secrétaire, pièce justificative 142.....	830 00
	William Yule, surintendant, do 143 .....	320 00
		\$8035 36

## Compte général des péages.

		\$ cts.
1863.		
31 décembre.....	Barrières Victoria, (revenu net).....	476 50
	do St. Antoine, do .....	1015 75
	do en bas de Lachine do .....	547 95
	do Québec do .....	1679 00
	do St. Laurent, do .....	7150 39
	do Côte des Neiges, do .....	2278 00
	do en haut de Lachine do .....	3140 66
	do Longue Pointe do .....	714 00
		\$17002 25

## Compte des chemins à barrières.

		\$ cts.
1863.		
30 juin .....	Coût et réparations des chemins jusqu'à cette date.....	214259 05
31 décembre .....	Déboursés et proportion du compte de dépense :—	
	Chemin en haut de Lachine.....	\$1923 24
	do en bas de Lachine .....	1903 79
	do St. Antoine et St. Luc.....	837 05
	do L'Abord à Plouffe .....	1957 20
	do Ste. Catherine.....	3245 57
	do St. Laurent.....	1936 34
	do Victoria.....	333 01
	do Québec .....	2471 43
		14607 63
		\$228,866 68
	Avoir.	
	Par péages, comme par le compte général des péages.....	17002 25
		\$211,864 43

## Dt. BILAN, 31 décembre 1863. Av.

	\$	cts.		\$	cts.
Chemins à barrières, coût à cette date...	211,864	43	Bons des chemins émis pour argent emprunté.....	201,200	00
Bureau des travaux, plans de ponts.....	660	94	Receveur-Général—Avances pour payer l'intérêt.....	25,837	59
Maison à Mile End, coût à cette date.....	643	18	Thos. Heaven, Balance de contrat.....	24	32
Banque de la Cité, dépôts.....	12,609	44	Rutherford et Kerr, ".....	400	00
Argent en main.....	1,683	92			
	\$227,461	91		\$227,461	91

Examiné et trouvé correct.

H. TAYLOR,  
E. PRUD'HOMME.JOHN PENNER,  
Secrétaire.

Montréal, 31 décembre 1863.

[No. 37.]

## RÉPONSE

Ajune adresse de l'Assemblée Législative à Son Excellence le Gouverneur-Général, datée le 17 mars 1864, priant Son Excellence de faire mettre devant cette Chambre "Copies de tous ordres en conseil, autres ordres, arrangements et "rapports, et de tous papiers et correspondances entre le gouvernement et "tout membre du gouvernement et ses officiers ou autres personnes, et entre "les dits officiers et autres personnes, au sujet de la promesse de vente et de "la vente de fait d'une certaine étendue ou lot de terre connu comme étant "le lot A (*Block A*), au sud du chemin planchéié d'Hamilton et Brantford, "et du chemin de halage situé entre le dit lot A et la Grande-Rivière, dans "le township de Brantford, le tout tel que désigné dans le plan d'arpentage "fait par Orpheus Robinson, député-arpenteur provincial, en date du 12 mars "1859, et déposé parmi les archives du bureau des terres de la couronne."

Par ordre,

JOHN SIMPSON,  
Secrétaire.

SECRETARIAT,

Québec, 4 mai 1864.

[Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.]

(No. 38.)

## RÉPONSE

A une Adresse de l'Assemblée Législative à Son Excellence le gouverneur-général, en date du 17 mars 1864, priant Son Excellence de faire mettre devant cette chambre "une copie de la commission récemment émanée, enjoignant à "George Morphy, écr., de s'enquérir de certaines accusations contre M. le "shérif Fortune; copies de toutes plaintes faites au gouvernement contre le "dit shérif; copies de toutes les instructions données au dit George Morphy, "concernant la dite commission et l'enquête y relative; copies de toutes "lettres, dépêches télégraphiques et rapports faits par le dit George Morphy "au gouvernement, ou à aucun de ses membres; copies de tous les affidavits "transmis au gouvernement dans le but d'obtenir un ajournement de l'en- "quête; copie de la pétition du maire et des citoyens de Cobourg sur le "même sujet; copies de toutes dépêches télégraphiques et lettres reçues par "le dit George Morphy ou toute autre personne d'aucun membre du gouver- "nement, concernant la dite enquête et les procédés y relatifs."

Par ordre,

JOHN SIMPSON,  
Secrétaire.SECRETARIAT,  
Québec, 3 mai 1864.

---

[Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.]



---

---

## QUATRIÈME RAPPORT ANNUEL

DU

# BUREAU DES INSPECTEURS D'ASILES, PRISONS,

ETC., ETC., ETC.,

POUR L'ANNÉE 1863.

---

A Son Excellence, le très-honorable CHARLES STANLEY, Vicomte MONCK, Gouverneur-Général de l'Amérique Britannique du Nord, etc., etc., etc.

QU'IL PLAISE À VOTRE EXCELLENCE recevoir le présent rapport du Bureau des Inspecteurs d'Asiles, Prisons, etc., etc., etc.

Avant d'entrer en matière, il sera bien permis aux Inspecteurs de payer, en peu de mots, une légère part du tribut d'hommages et de regrets qu'ils doivent à la mémoire de leur ancien collègue et président, M. le docteur Wolfred Nelson.

Il serait hors de place ici de décerner au regretté défunt les éloges que mérite une longue et honorable carrière, et il serait à peu près inutile de donner des détails sur la vie d'un homme aussi bien connu que Wolfred Nelson ; mais ce que les Inspecteurs croient de leur devoir de faire, c'est de rendre témoignage aux qualités et à l'heureuse disposition de caractère de celui avec lequel ils ont eu, pendant trois ans, des rapports aussi intimes que constants. Ils veulent témoigner publiquement de l'excellence du cœur, et pardessus tout, de l'honorabilité parfaite de leur vieil ami, et dire, sur sa tombe à peine fermée, que son image gravée dans leur mémoire ne porte avec elle pour eux que le souvenir de relations agréables dans de communs travaux, entrepris et poursuivis dans un commun esprit.

---

### I.

Les trois tableaux statistiques qui suivent sont la continuation des tableaux des années précédentes et le résumé des principaux renseignements de chiffres fournis par les registres de 1863 des diverses institutions soumises à la surveillance des inspecteurs.

Il est important de remarquer que de toutes nos institutions, il n'en est pas une dont les moyens matériels soient complets ; plusieurs en sont encore aux travaux de construction,

pendant que les populations qu'elles contiennent sont logées temporairement dans des édifices tout à fait impropres à leur objet.

Le nombre des malades de nos hôpitaux, des aliénés de nos asiles, des accusés et criminels de nos institutions pénales augmente graduellement, sans cependant dépasser le chiffre proportionnel de l'augmentation de la population du pays ; cette remarque, dans son ensemble, s'applique à toutes ces institutions à l'exception de l'hôpital de la quarantaine qui, étant soumis à des causes variables d'augmentation et de diminution de population, voit cette population varier avec les causes qui l'y amènent.

On ne doit donc pas s'attendre à constater une diminution dans la dépense publique de ce chef ; au contraire, les besoins qui demandent avec urgence l'érection d'un second asile d'aliénés dans le Bas-Canada, l'achèvement des travaux de l'asile de Rockwood et de la complétion de l'asile de Toronto, dans le Haut-Canada, l'achèvement de la prison de Québec, l'agrandissement de celle de Montréal et leur organisation en prisons centrales, en même temps que de semblables établissements devront aussi s'ériger dans le Haut-Canada, les besoins qui demandent ces divers travaux imposeront, nécessairement, d'ici à plusieurs années, des sacrifices considérables à la société. Au reste, il serait absurde de prétendre que les institutions qui suffisaient naguères à une population de 2,000,000 doivent encore suffire à une population de 3,500,000 et devront à l'avenir suffire, quand la population aura de beaucoup dépassé ce chiffre.

Bercer le public de l'espoir de voir réduire ces dépenses, quand le nombre des individus qu'il s'agit de garder, de surveiller, de maintenir et de soigner augmente avec le chiffre d'une population qui s'accroît rapidement, serait vouloir le tromper. Les inspecteurs s'efforcent, dans la mesure de leur action, d'apporter dans la dépense toute l'économie intérieure possible, tout en évitant de jeter la souffrance et le désarroi dans le service de nos établissements de bienfaisance et de nos institutions pénales.

Tenir un juste milieu entre la pénurie et la surabondance, entre une sévérité nécessaire et la cruauté, un juste milieu entre les opinions de certains écrivains qui veulent tout réduire, sans égard aux besoins, et les opinions de spécialistes qui veulent faire primer les choses dont ils s'occupent sur toutes les autres, n'est pas une tâche facile.

Les inspecteurs ont été portés à offrir ces remarques en vue des attaques de deux ou trois journaux, et en vue de certains paragraphes des rapports de quelques-officiers de nos institutions, rapports ci-joints dans l'appendice.

Pour un esprit accoutumé à l'analyse des choses et à se rendre compte de la portée des idées rendues par l'écriture, il est facile de voir que ces opinions extrêmes se détruisent mutuellement, et qu'entre le trop peu de l'un et le trop de l'autre, git la mesure raisonnable, qu'entre un reproche et un autre reproche contradictoire, il y a indication d'une action raisonnée et sage.

Au demeurant, les inspecteurs ne peuvent point espérer d'échapper aux misères communes ; leur administration serait, ce qu'on ne peut exiger de l'humanité, la perfection même, qu'elle n'échapperait pas aux désagréments du dehors et de l'intérieur.

Le nombre total des individus qui ont passé par les diverses institutions pendant le cours des années 1862 et 1863, a été comme suit :—

1862.

Hôpital de la Marine.....	1,242
Hôpital de la Grasse-Ile.....	367
Asile de Beauport.....	486
Asile de Toronto et Branche.....	518
Asile de Malden .....	236
Asile d'Orillia .....	128
Asile de Rockwood .....	103
Asile de St. Jean.....	78
Pénitencier Provincial .....	1,007
Réforme du Haut-Canada .....	126
Réforme du Bas-Canada.....	68
<b>Total.....</b>	<b>4,359</b>

1863.

Hôpital de la Marine.....	1,633
Hôpital de la Grosse-Ile.....	44
Asile de Beauport .....	574
Asile de Toronto et Branche .....	570
Asile de Malden.....	249
Asile d'Orillia .....	139
Asile de Rockwood .....	110
Asile de St. Jean.....	82
Pénitencier Provincial.....	1,070
Réforme du Haut-Canada.....	137
Réforme du Bas-Canada .....	79
Total.....	4,687

Des chiffres relatifs à l'asile de Toronto, on a déduit le nombre transféré à Orillia, parce que ce nombre est inclus dans le total de cette dernière succursale. Il faut bien faire attention que le chiffre qui constate la population des asiles d'aliénés n'est pas, à beaucoup près, l'expression d'un besoin satisfait; car nos asiles sont insuffisants à loger le nombre d'aliénés qui devraient pouvoir y trouver refuge dans l'intérêt de la société.

Tous les jours on a des exemples lamentables des dangers qui accompagnent le système de laisser libres des aliénés, même de la classe dite inoffensive; sans parler des parricides, des meurtres, des incendiats et autres attentats commis par ces infortunés, sans parler des attentats commis au préjudice de ces infortunés, il est bon de rappeler que le spectacle de la folie et de l'idiotisme est, de soi, une cause génératrice de folie. Laisser errer au sein de la société les aliénés épileptiques, incommodes, dégoûtants ou dangereux, est un mal matériel très grand.

Or, on a laissé s'accumuler en liberté cette population malheureuse, et voilà pourquoi, aujourd'hui, les additions qu'on fait aux édifices des asiles s'empressent de suite, sans satisfaire aux besoins.

Dans le rapport de l'an dernier, les inspecteurs ont traité au long la question des besoins qui se font sentir en ce sens, et ils ne peuvent que répéter ici la conclusion de cette partie de leur travail qui allait à déclarer l'urgente nécessité de substituer à l'asile de St. Jean un second grand asile pour le Bas-Canada en conservant celui de Beauport, de terminer l'asile de Rockwood aussi promptement que possible, et de compléter l'asile de Toronto en construisant successivement les deux ailes proposées dans les plans originaux.

Le nombre des admissions au Pénitencier a été beaucoup plus considérable que l'an dernier et, de fait, a dépassé le chiffre de toutes les années précédentes. Une des principales causes de cette augmentation dans le nombre des crimes et des délits a été une espèce d'immigration détestable que la guerre des Etats-Unis a fait affluer sur nos bords. Une foule de mauvais sujets, racleurs ou déserteurs des armées de l'union américaine se sont abattus sur le Canada, on en rencontrait et on en rencontre encore dans presque toutes les prisons de la province; une assez forte proportion des condamnés de l'année est tirée du sein de cette classe et une plus forte proportion est due aux liaisons que ces gens ont formées avec les mauvais garnements, qui comme partout, se rencontrent au sein de notre population sédentaire.

Le nombre des emprisonnements qui ont eu lieu dans les prisons communes pendant l'année 1863, a été plus grand aussi que celui de l'an 1862, mais la différence n'est pas considérable, elle se traduit ainsi :

## HAUT-CANADA.

Prisonniers réputés non récidivistes .....	1862.	1863.
Emprisonnements en récidives .....	3,510	4,457
	3,177	2,261
	6,687	6,718

## BAS-CANADA.

Prisonniers réputés non récidivistes .....	3,693	3,445
Emprisonnements en récidives .....	2,584	2,855
	6,277	6,300

La cause assignée ci-dessus à l'augmentation du nombre des condamnés au pénitencier pour crimes, et la cause signalée dans le rapport de l'an dernier, relativement aux délits, savoir, la présence de garnisons plus nombreuses, suffisent à expliquer pourquoi le nombre total des emprisonnements s'est accru dans le cours des deux dernières années, et dispensent absolument de l'obligation d'en chercher d'autres. Il n'est pas sans intérêt de mettre ici en regard les chiffres qui expriment le nombre total des emprisonnements pour chacune des cinq dernières années. Voici :

1858. Nombre d'emprisonnements .....	10,483
1859. do do .....	11,131
1860. do do .....	11,268
1861. do do .....	10,872
1862. do do .....	12,964
1863. do do .....	13,088

Les villes de Montréal et de Toronto présentent, aussi bien comme chiffre relatif que comme chiffre absolu, un nombre positivement énorme d'emprisonnements. Montréal seul fournit plus des *deux tiers* de tous les emprisonnements qui ont eu lieu sur l'étendue du Bas-Canada pendant l'année 1863; Toronto *un peu plus du quart* de tous les emprisonnements du Haut-Canada.

Les considérations que suggèrent ces chiffres et surtout le chiffre qui exprime le nombre des récidives de chaque année ramène toujours à la question des *prisons centrales*, sur laquelle les Inspecteurs croient devoir attirer de nouveau l'attention avec un redoublement d'instances et l'argument d'urgence.

On répond d'ordinaire à de pareilles demandes :—Mais cela va coûter très-cher!— Certainement, cela coûte beaucoup; mais il en coûte encore bien plus pour entretenir en liberté une population de filus, d'escrocs, de voleurs et d'assassins qu'il n'en coûte pour les tenir en prison, pour ne parler que de la question d'argent qui n'est cependant ni la plus élevée ni la plus importante. Les Inspecteurs renouvellent encore leurs observations sur cet important sujet des *prisons centrales* dans une autre partie de ce rapport.

## II.

## INSTITUTIONS DE BIENFAISANCE.

## HÔPITAL DE LA GROSSE-ÎLE.

La Quarantaine, rétablie l'an dernier d'après les recommandations des Inspecteurs, l'a été sur un pied beaucoup plus économique qu'autrefois.

L'immigration de l'année 1863 n'était pas infestée de maladies contagieuses comme les immigrations des deux années précédentes, aussi le nombre des malades reçus à l'hôpital de la Grosse-Île est-il tombé à 44 de 368 qu'il avait été en 1862, et le nombre des morts sur l'île même n'a été que d'un seul, tandis qu'on avait compté 58 décès l'année précédente.

Il est dans la nature même des lazarets de voir varier les populations qui les fréquentent dans des limites extrêmes, à une année qui compte à peine, ou à des séries d'années qui comptent à peine, succèdent des années marquées par des catastrophes, et l'expérience acquise, dans ce pays entre autres, doit suffire à nous mettre sur nos gardes et à nous tenir toujours prêts à toute éventualité.

Les autorités locales, d'après les instructions émanées du gouvernement et avec l'aide qu'on leur a fournie, ont profité de la tranquillité dont a joui le lazaret cette année pour faire aux édifices, au mobilier et à la lingerie de l'institution, des réparations impérieusement demandées.

Les employés hommes ont été occupés aux réparations du quai, des abris, hangars, etc., etc., au camp de santé; les édifices de la division centrale occupés par les officiers et serviteurs ont aussi été réparés par ces mêmes employés qui ont encore, avec l'aide fournie par le gouvernement, fait des améliorations et réparations aux hôpitaux de la division de l'est.

Pendant que les employés hommes étaient ainsi occupés, les employés femmes ont eu pour mission, pendant une partie de l'été, de réparer et de mettre dans le plus parfait ordre toute l'immense lingerie de l'institution.

Le surintendant médical de la Grosse-Ile confirme l'opinion exprimée l'an dernier par le Bureau, en attribuant à l'immigration les maladies contagieuses qui ont fait des deux dernières années des années si insalubres pour le Canada.

M. le docteur Douglas signale, à ce sujet, la négligence de la direction des compagnies de vapeurs transatlantiques qui, abusant des privilèges qui leur sont faits relativement à la Quarantaine, n'exécutent pas cette part de la loi qui les concerne spécialement, et déposent au sein de nos populations des germes de maladie, en permettant la libre pratique à des malades affectés de maladies contagieuses: on est allé jusqu'à déposer dans la gare du chemin de fer les corps de passagers morts de semblables maladies.

#### HÔPITAL DE LA MARINE.

L'hôpital de la marine continue à être bien administré sous l'habile direction de MM. les syndics, aux soins desquels cet établissement de première importance est confié.

Cette institution, d'abord exclusivement destinée aux marins malades et aux immigrés nouvellement arrivés, sert en même temps aujourd'hui d'hôpital-général, moyennant l'addition faite au fonds spécial de sa fondation de sommes analogues à celles qui sont chaque année votées pour les divers hôpitaux des autres villes du Haut et du Bas-Canada.

Il ne sera pas sans intérêt de mettre en regard ici les chiffres qui expriment le nombre des malades de chaque catégorie, reçus à l'hôpital de la marine dans le cours de chacune des quatre dernières années.

##### Malades internes reçus en 1860 :

Marins.....	611
Immigrés.....	28
Résidants .....	139
	828

##### Malades internes reçus en 1861 :

Marins.....	749
Immigrés .....	94
Résidants.....	325
	1168

##### Malades internes reçus en 1862 :

Marins.....	632
Immigrés.....	111
Résidants.....	410
	1153

##### Malades internes reçus en 1863 :

Marins.....	931
Immigrés.....	153
Résidants.....	549
	1633

En dehors des malades internes, l'hôpital de la marine dispense des remèdes à un assez grand nombre de malades externes, dont le nombre s'est élevé à 1153 en 1863.

On voit par les chiffres qui précèdent que les malades de chaque catégorie ont été beaucoup plus nombreux dans le cours de l'an dernier que dans le cours des années précédentes, cela s'explique et par le nombre et l'importance des navires qui ont fréquenté le port de Québec et l'insalubrité notoire qui a caractérisé la constitution médicale de l'année dernière, pendant laquelle les maladies ont sévi sur presque toute l'étendue du Canada au double des années moyennes ordinaires.

La mortalité pour des causes générales de même nature a aussi été proportionnellement plus grande.

Les dépenses de l'hôpital de la marine ont naturellement et inévitablement subi une augmentation en conséquence de ce surcroît ; mais la dépense relative à chaque malade a subi une diminution ; cette proportion de la dépense à chaque malade n'a été que de \$13.83. Elle avait été de \$15.70 en 1862.

Parmi les malades résidants, un petit nombre sont des malades payant ; la somme collective retirée de cette classe, dans le cours de l'année 1863, a été de \$332.05 ; la somme correspondante de l'année 1862 ne s'élevait qu'à \$198.87.

Cette institution rend d'immenses services aux classes pauvres de la ville et de la banlieue de Québec et des localités environnantes, et cela au moyen d'une dépense comparative peu considérable, pour la raison bien simple que l'établissement possédant son personnel obligé de médecins et employés et devant, dans tous les cas, se maintenir en vue de sa fondation première, peut étendre sa sphère d'action, sans pour cela augmenter ses dépenses dans une proportion égale à celle de l'augmentation du nombre des malades. Il est bon de remarquer que parmi les malades inscrits sous le nom de *résidants*, dans les statistiques générales qui font partie du rapport de MM. les syndics, il y a un bon nombre de personnes appartenant à diverses localités du Haut et du Bas-Canada que le commerce de bois amène par milliers à Québec pendant la saison d'été. Cette population étrangère à la ville, s'élève à certaines époques de l'année à un chiffre très considérable ; elle est de plus, par la nature de ses occupations et de ses habitudes, fort exposée, et presque chaque jour, dans le cours de la saison navigable, elle envoie des malades à l'hôpital de la marine. Le mot *résidant*, dans les statistiques de l'hôpital de la marine, veut donc dire tout simplement qui n'est ni marin d'outre-mer ni immigré arrivé dans le cours de l'année dont il s'agit.

On trouve dans le rapport de messieurs les syndics et du médecin interne les renseignements de détail qu'il serait inutile de répéter ici.

#### ASILE DE BEAUPORT.

Les deux seules choses sur lesquelles les Inspecteurs aient jamais exprimé leurs regrets relativement à l'asile si bien tenu de Beauport, étaient l'encombrement trop considérable et l'absence d'un médecin résidant. Les entreprenants et habiles propriétaires de cet asile, eux-mêmes médecins distingués, ont dans la même année voulu mettre un terme à ces deux causes de regret.

L'asile de Beauport a maintenant un médecin résidant et bientôt seront complètement terminés un nouveau corps central de logis et deux grands pavillons qui vont ajouter à l'ensemble des édifices un espace cubique à peu près égal au tiers des anciens logements.

L'encombrement a été extrême pendant le cours de l'année, puisqu'il a fallu loger dans un espace amoindri par les démolitions nécessitées par les travaux, un nombre plus grand que jamais d'aliénés.

Seulement on a, cette fois, la consolation de penser que cet encombrement excessif n'est que passager.

On trouvera dans le rapport des médecins propriétaires, annexé à ce document, la descriptions des bâtisses ajoutées aux anciennes constructions : on estime que ces additions une fois terminées, avec les appareils pour l'eau froide et l'eau chaude, les appareils de chauffage, d'éclairage au gaz et les autres dépenses contingentes, coûteront environ \$40,000. A part du côté utile, qui est plus important sans doute, ces nouvelles constructions don-

nent à l'édifice qu'elles complètent un aspect plus imposant et plus monumental, chose qu'on ne doit jamais, non plus, négliger tout-à-fait.

Les besoins si pressants du service des aliénés dans le Bas-Canada ont fait que malgré l'encombrement déjà existant, malgré les embarras causés par les travaux, malgré l'espace temporairement amoindri par les démolitions, on a dû encore augmenter le nombre des aliénés abrités dans cet asile.

Le rapport de M. le docteur Catellier, médecin interne de l'établissement, nous fait voir que le nombre total des aliénés sous traitement a été de 576 dans le cours de l'année, la moyenne annuelle a été de 468, chiffre beaucoup trop considérable pour l'espace occupé; cependant, la santé générale s'est maintenue bonne et la mortalité, bien qu'élevée, n'a pas atteint le chiffre proportionnel qu'on constate assez souvent dans ces sortes d'établissements où la mortalité varie quelquefois dans ses proportions de la façon la plus extraordinaire en apparence, d'une année à l'autre.

On trouvera dans les rapports de l'asile de Beauport ci-joint et dans le tableau ci-haut placé, qui en résume les principaux chiffres, tous les renseignements de détail et l'exposé des conditions de cette institution.

L'asile de Beauport continue à être administré et conduit avec ce soin, cette propreté et cette intelligence qui font tant d'honneur à ses propriétaires et à l'administrateur, M. Wakeham.

#### ASILE DE TORONTO.

Les Inspecteurs ont toujours trouvé cet asile dans le meilleur ordre possible, et se plaisent à rendre de nouveau justice au dévouement et au zèle de ses chefs.

La principale amélioration introduite dans les conditions matérielles de cet établissement a été la construction de cheminées d'appel pour la ventilation immédiate des lieux d'aisances et, par conséquent, pour la ventilation médiate des salles voisines de ces lieux. Les Inspecteurs, à chacune de leurs visites, avaient pu se convaincre de la nécessité de cette amélioration, et M. le surintendant médical fut chargé par eux de préparer un rapport sur le sujet. Le projet arrêté par M. le docteur Workman a été presque entièrement exécuté pendant l'année, au moyen d'économies opérées sur les dépenses ordinaires et à même l'octroi législatif. Les Inspecteurs n'ont aucun doute sur le résultat de cette amélioration qui devra, dans une grande mesure, faire disparaître la mauvaise odeur qui, quelquefois, est extrême dans certaines chambres de l'asile, ce que les Inspecteurs ont pu constater souvent eux-mêmes et notamment dans une visite de nuit, à laquelle M. le surintendant médical les avait spécialement invités, pour leur donner une connaissance parfaite du défaut de ventilation, et partant, de la nécessité absolue d'y remédier, du moins en partie.

En dehors de cette amélioration notable, les conditions matérielles de cet asile restent les mêmes que signalées dans les précédents rapports. Pour les renseignements de détail relatifs aux événements de l'année 1863, les Inspecteurs n'ont rien de mieux à faire que de renvoyer au rapport ci-annexé de M. le surintendant médical de cette institution.

M. le docteur Workman, jugeant des choses au point de vue exclusif d'un aliéniste et d'un aliéniste qui fait primer l'intérêt de l'institution qu'il dirige sur tous les autres intérêts, s'élève très-fort contre le Bureau des Inspecteurs qui a recommandé de porter jusqu'à 400 le chiffre de la population de l'asile de Toronto.

Le surintendant médical de cet établissement semble vouloir réserver son asile à la réception des cas curables d'aliénation mentale, et ne recevoir de ceux-ci que le nombre fort limité de 350, fort limité s'entend par rapport à l'espace cubique de l'énorme édifice consacré à l'asile en question.

À l'appui de sa thèse, M. le docteur Workman accumule des statistiques et des opinions qu'il serait le plus facile du monde de combattre par d'autres statistiques et d'autres opinions. Le Bureau des Inspecteurs n'a point à discuter en ce moment les questions si controversées des dortoirs communs et des chambres particulières, du meilleur mode de classification, etc., etc., mais il a à s'occuper de l'intérêt de la société en général et de la manière d'y satisfaire avec les moyens matériels consacrés à cette fin par les parlements.

Pour abrégé l'argument, le Bureau des Inspecteurs pourrait même admettre tout ce que dit M. le docteur Workman sans que cela pût le moins du monde attaquer la position

qu'il a prise. En effet, en admettant que l'addition d'un certain nombre d'aliénés de plus dans l'asile de Toronto dût exposer à de graves inconvénients, la question resterait toujours de savoir s'il ne vaut pas mieux exposer les 350 aliénés qui y sont déjà à ces inconvénients, à certains dangers même, que d'exposer les familles et la société tout entière aux dangers de laisser errer en liberté des aliénés qui, curables ou non, sont la cause fréquente de maux considérables et un sujet d'alarmes pour des milliers de personnes.

Tous les ans, on voit arriver des meurtres et d'autres attentats commis par des aliénés ou contre des aliénés ; les journaux ont retenti de ces tragiques histoires de mères aliénées immolant leurs enfants, d'attentats contre les personnes et les propriétés. Quant aux aliénés eux-mêmes et surtout aux femmes aliénées, à quelles sales brutalités ne sont-elles pas exposées dans la vie libre ; tous les ans on amène, après plusieurs années d'abandon, dans les asiles ou dans les prisons ces malheureuses en état de grossesse....

A qui persuadera-t-on que des misères de ce genre sont moins criantes que le fait de rendre un peu moins comfortable le sort des aliénés déjà renfermés dans des asiles, où presque tous sont vingt fois mieux qu'ils n'ont jamais été dans leur propre famille ?

Voilà la question pour le Bureau des Inspecteurs, qui, d'autre part, n'a pas cessé de représenter que l'espace ménagé aux aliénés dans nos asiles n'est pas suffisant.

Mais, par rapport à l'asile de Toronto, (on ne parle ici que de l'asile principal), le chiffre de 400 aliénés de population est-il un chiffre excessif et y a-t-il danger à l'atteindre ? Le Bureau des Inspecteurs répond non, et il prouve sa dénégation par les statistiques de l'établissement même, qui démontrent que le nombre des aliénés y maintenus au-dessus de 350 et jusqu'au chiffre de 400 n'y a jamais produit une augmentation dans le chiffre de la mortalité ni une diminution proportionnelle dans le nombre des sorties, lequel indique relativement, jusqu'à un certain point, le nombre des guérisons.

Voici le tableau du nombre des aliénés, du nombre des morts et du nombre des sorties, pour chaque année depuis 1857, pour l'asile principal seulement.

Année.	Population.	Morts.	Sortis.
1857.....	397.....	34.....	94.....
1858.....	400.....	18.....	57.....
1859.....	316.....	38.....	39.....
1860.....	345.....	36.....	69.....
1861.....	348.....	45.....	91.....
1862.....	347.....	25.....	78.....
1863.....	380.....	25.....	87.....

On voit dans ce tableau que l'asile de Toronto n'a été ni plus meurtrier, ni moins curatif lorsque sa population s'est élevée à 400 ou près, que lorsqu'elle est restée beaucoup moindre ; il est même curieux que le chiffre le moins élevé de mortalité se rencontre avec le chiffre le plus élevé de la population et que le chiffre le plus élevé des sorties, avec un des plus élevés en population. La mortalité s'est élevée à un peu moins que 1 sur 9 pour l'ensemble de la moyenne des quatre années pendant lesquelles la population est restée au-dessous du chiffre de 350 et elle ne s'est élevée qu'à un peu moins que 1 sur 15 pour les trois années pendant lesquelles la population a dépassé de chiffre jusqu'à concurrence de 400.

Le nombre relatif proportionnel des sorties est à peu de chose près, le même pour chaque série.

Ainsi donc, quand les Inspecteurs recommandaient de porter le chiffre de la population de l'asile de Toronto jusqu'à 400, ils faisaient une recommandation utile à la société, dirigée dans un but de sage économie, et ils ne compromettaient nullement les intérêts défendus, à l'exclusion de tous les autres, par M. le Dr. Workman.

Les Inspecteurs, eux, dans cette question, ont à compter avec les familles qui se récrient contre la pratique de laisser errer les aliénés, avec les autorités municipales et des prisons qui s'élèvent contre l'envoi des aliénés dans les geôles, avec les hommes politiques qui trouvent les dépenses des institutions publiques énormes et avec les aliénistes qui ne veulent pas qu'on encombre leurs asiles..... qu'on juge de la difficulté de la situation.

La question ainsi posée, les Inspecteurs disent que jusqu'à ce qu'on ait bâti de nouveaux asiles, le moindre mal est l'encombrement de ceux qu'on a.



## ASILE SUCCURSALE DE L'UNIVERSITÉ.

Il n'y a rien de particulier à remarquer à propos de cette petite succursale, si ce n'est que le nombre des aliénés qu'elle contient, qui était en tout de 67 à la fin de l'année 1862, était porté à 78 à la fin de l'année 1863, et que cette augmentation n'a été accompagnée d'aucun mauvais résultat, comme le prouvent les statistiques fournies par M. le surintendant médical.

L'augmentation affectée dans le chiffre total de la population de l'asile principal et de sa succursale à Toronto a donc été de 41, ce qui, dans la pénurie d'espace qui se fait sentir dans le service des aliénés, est un chiffre important : les inspecteurs, cependant, croient qu'on peut porter, sans danger, ce chiffre total à 64, en complétant le nombre de 400 assigné par eux à l'asile principal.

## ASILE SUCCURSALE D'ORILLIA.

La population de l'asile d'Orillia a été augmentée de 123 qu'elle était à la fin de l'année 1862 à 132 à la fin de l'année 1863, par le transfèrement de 12 aliénés de l'asile de Toronto et l'admission directe de 4 aliénés du dehors. Il n'y a eu que quatre cas de mortalité dans le cours de l'année et, par les détails donnés par M. le Dr. Ardagh, on voit que la santé générale des aliénés a été excellente.

Plusieurs améliorations intérieures ont été exécutées en grande partie par le travail des aliénés eux-mêmes, que le surintendant médical essaie, avec grande raison, à tenir le plus possible occupés.

Il y aurait une addition bien nécessaire à faire à l'asile d'Orillia, addition dont parle M. le Dr. Ardagh dans son rapport, l'achat d'un terrain voisin pour agrandir le petit, beaucoup trop petit domaine attaché à cette institution : cependant, les Inspecteurs n'ont pas cru devoir demander au gouvernement, cette année, la faible somme nécessaire à cette acquisition, parce que l'asile se trouve à redevoir quelque chose ; son octroi de l'an dernier absorbé : cela vient de ce que l'estimé fourni l'an dernier par les autorités de l'établissement, n'était pas tout-à-fait suffisant ; cette somme, cependant, ne s'élève qu'à un très faible montant, mais, à moins de circonstances fortuites, les Inspecteurs veulent tenir à faire que les estimés de toutes les institutions soient tels que l'octroi qui en découle suffise à la dépense : car autrement les estimés seraient une cause constante de mécomptes et de déceptions.

## ASILE DE MALDEN.

Ici, comme ailleurs, l'espace est insuffisant et, chaque année, les demandes dépassent d'un chiffre toujours grossissant le nombre des vacances créées.

M. le Dr. Fisher, dans son rapport, consacre un paragraphe à la grave question des femmes aliénées qui, faute d'espace dans les asiles et par le fait de la disparition ou de la pénurie de leurs parents, errent dans les campagnes victimes de toutes les brutalités et causes de graves inconvénients et de dangers pour les familles.

La population de l'asile de Malden a augmenté de 8 sur le nombre de fin d'année de 1862 à 1863.

Rien de particulier n'est survenu dans le cours de l'année 1863, qui mérite une mention particulière, et les Inspecteurs ont toujours trouvé l'asile dans le meilleur état possible sous les circonstances.

## ASILE DE ROCKWOOD.

Les Inspecteurs n'ont aucune remarque particulière à faire sur cet asile, qui continue à être bien administré sous l'intelligente direction et la bienveillante attention de son chef, M. le docteur Litchfield.

Le nombre des aliénés de cet asile a été augmenté de 11 à la fin d'année 1863, comparé à la fin d'année 1862. Sur le nombre de 98 restant à la fin de l'année dernière écoulée, 50 se trouvaient réunis dans un des édifices du pénitencier, au grand inconvénient de tout le monde, comme le remarquent M. le docteur Litchfield et M. le préfet du pénitencier.

• Il y a lieu d'espérer que tous pourront être transférés à l'asile de Rockwood, proprement dit, dans le cours de l'année qui commence.

#### ASILE DE ST. JEAN.

Les Inspecteurs ont déjà dit, dans leurs précédents rapports, ce qu'est l'asile de St. Jean au point de vue matériel : l'édifice, si tant est que la pauvre maison transformée en asile soit digne de ce nom, est tout-à-fait impropre à l'objet auquel il est aujourd'hui destiné. Les aliénés y sont entassés les uns sur les autres et les diverses classes ne sont séparées presque partout que par des cloisons de bois. Le danger d'incendie y est de tous les instants.

M. le docteur Howard, surintendant médical de cet asile, mérite certainement les plus grands éloges pour avoir su tirer un aussi bon parti des pauvres moyens mis à sa disposition ; ses succès, vraiment étonnants sous les circonstances, sont une garantie de ceux qu'il pourrait obtenir une fois placé à la tête d'un grand établissement pourvu des avantages nécessaires.

Dans les précédents rapports, on a aussi expliqué comment il se fait que cet asile a été localisé dans l'ancienne maison de justice de St. Jean, que jamais on aurait eu l'idée de transformer en asile d'aliénés, si les menaces de guerre, à l'occasion de l'affaire Mason et Slidell, n'étaient venus enlever au gouvernement les vastes casernes du fort St. Jean pour les remettre entre les mains de l'autorité militaire. Depuis, des difficultés de divers genres ont fait que cet état provisoire a duré jusqu'à ce moment.

Tout étroits que soient les logements de l'asile St. Jean, les exigences sont telles qu'on a porté le nombre de fin d'année de 57 à 62 de 1862 à 1863.

D'après un calcul approximatif, les Inspecteurs croient vraiment que les dortoirs irréguliers de St. Jean ne donnent pas plus, en moyenne, que 300 pieds cubes d'espace à chaque habitant de cet asile, employés résidants et aliénés.

Le Bureau des Inspecteurs ne peut que renouveler ses supplications pour l'établissement d'un second grand asile dans le Bas-Canada, qui n'en possède aujourd'hui qu'un seul, tandis qu'on en compte quatre dans le Haut-Canada, et qu'un cinquième, la succursale de l'Université, possède ces avantages matériels incomparablement supérieurs à l'asile de St. Jean, et, cependant, dans le Haut-Canada, les asiles, tels qu'ils s'offrent aujourd'hui, ne suffisent pas aux besoins.

### III.

#### INSTITUTIONS PÉNALES.

##### PÉNITENCIER PROVINCIAL.

On voit, par les appendices ci-annexés et par le tableau résumé placé au commencement de ce rapport, que le chiffre de la population du pénitencier a sensiblement augmenté dans le cours de l'année 1863 ; les Inspecteurs ont assigné plus haut, dans les remarques générales, les causes principales de cette augmentation.

Le nombre des condamnés a été porté de 765, qu'il était à la fin de l'année 1862, au nombre de 823 à la fin de l'année 1863, et le nombre des aliénés entretenus au pénitencier du chiffre 44 au chiffre 50 ; c'est donc une moyenne annuelle totale de 841, contre 808 en 1862.

Il restait à la fin d'année dans le pénitencier 64 femmes condamnées, c'est une augmentation de 3 sur le chiffre de l'an dernier.

Sur les 299 condamnés nouveaux de l'année, 202 appartiennent au Haut-Canada et 97 au Bas-Canada ; 155 appartiennent aux différentes dénominations protestantes et 144 à l'église catholique ; 162 sont engagés dans l'état de mariage et 197 hors de cet état.

On ne compte sur ce chiffre élevé de 299 condamnations que 31 récidives : c'est 4 de plus que l'an dernier, comme chiffre absolu et une fraction de plus que le chiffre proportionnel.

La discipline générale de l'institution n'a subi aucune atteinte pendant l'année 1863, bien que des faits particuliers d'indiscipline et de criminalité se soient traduits, notamment une tentative d'évasion accompagnée d'une attaque brutale contre un des gardes dans l'hôpital de l'institution, une tentative de meurtre sur un autre garde et la manufacture d'une petite quantité de fausse monnaie dans une des boutiques.

Les Inspecteurs ont dû limiter ou plutôt ajourner l'enquête disciplinaire qu'autrement ils auraient faite ample et complète sur le sujet de cette affaire de contrefaçon, et cela parce que l'un des officiers même du pénitencier et un au moins des condamnés se trouvant impliqués dans cette malheureuse affaire : une enquête de la part des Inspecteurs aurait pu nuire à l'administration de la justice dont les agents ont été immédiatement saisis de l'affaire par les autorités locales de l'institution. M. le procureur du comté (County Attorney) fut informé, peu après, par le président du Bureau du fait qu'un condamné désirait lui donner de nouvelles informations et que les Inspecteurs suspendaient toute enquête ultérieure dans l'intérêt de la justice.

Pour ce qui est de l'officier incriminé par les déclarations faites devant les magistrats, les Inspecteurs n'ont point eu à exercer d'action à son égard ; sa disparition du pays a été prise comme mettant fin à l'exercice de ses fonctions et un successeur lui a été donné sans délai.

Il est bon de remarquer, pour l'information des personnes peu au courant des matières qui ont trait aux grandes institutions pénales, que des faits de ce genre, si regrettables qu'ils soient, n'ont rien d'étonnant de leur nature, ni rien d'exceptionnel dans leur commission. Ceux qui suivent les rapports qui nous arrivent des diverses institutions étrangères au pays, et même ceux qui ne suivent que les feuilles publiques, ont pu apprendre que dans les dernières années écoulées on a constaté publiquement des émeutes presque générales dans plusieurs maisons de l'Europe, une émeute accompagnée d'effusion de sang dans un pénitencier de Californie, une émeute accompagnée de blessures et d'un décès à Auburn, le meurtre d'un officier supérieur du pénitencier de Massachusetts, une récente émeute accompagnée d'une destruction considérable de propriétés à Auburn, etc., etc.

Toutes ces choses peuvent avoir lieu sans qu'on puisse de là conclure à un vice radical de la discipline ; ce sont des malheurs qui peuvent arriver en tout état de cause, et dont on peut tirer deux conclusions importantes pour la société, et que les hommes publics ne doivent pas perdre de vue, savoir : 1° La nécessité du maintien de la peine de mort ; 2° La nécessité de pourvoir amplement à l'entretien de la force chargée de faire respecter la majesté des lois.

Les travaux ont été cette année de même nature que les années précédentes. En vue du nombre augmentant et des progrès faits aux travaux de l'asile de Rockwood, les inspecteurs ont, dès l'année dernière, donné ordre à M. le préfet de faire de nouveaux et puissants efforts pour obtenir de quelque maison, ou de quelques individus honorables et emmoyonnés des contrats d'affermage du travail d'un certain nombre de condamnés ; jusqu'ici, les recherches et les avis publics dans ce sens sont demeurés sans résultats positifs. Le nombre de condamnés employés dans l'exécution de contrats s'élève à 285, partagés comme suit : 235 pour le compte de MM. Ross et Cie., qui tiennent le contrat de la *cordonnerie*, et 50 pour le compte de M. Drennan, qui tient celui de la *meublerie*.

Les Inspecteurs croient que, en général, l'esprit religieux a fait des progrès considérables parmi les condamnés hommes ; un certain nombre, comme partout, sont réfractaires ; mais le bien général s'opère.

Il existe depuis plus de deux ans, chez les femmes condamnées du pénitencier, un malaise, une irritation qui a donné beaucoup de trouble aux Inspecteurs ; enquête sur enquête, recherches sur recherches, ont été faites pour arriver à découvrir, d'une manière claire, la cause de cet état de choses, mais comme le Bureau n'en est pas encore arrivé à une conclusion finale sur ce sujet, les Inspecteurs se contentent d'énoncer tout simplement le fait.

L'année 1863 a été une année de trouble et d'anxiété extraordinaires pour les officiers et employés du pénitencier ; les fièvres typhoïdes qui avaient sévi pendant six mois de l'année 1862 ont exercé leurs ravages pendant toute l'année 1863. On conçoit quel surcroît d'embarras et quelle diminution dans la quantité de travail cela doit produire au sein d'une population qui vit au milieu de tant de causes débilitantes et pour laquelle il n'existe aucun moyen de séquestration entre ceux qui sont affectés et ceux qui ne le sont pas. De nécessité, il a fallu garder ensemble, réunis dans un espace relativement très-

étroit entre quatre murs élevés, une population de près de 800 prisonniers et de 47 aliénés, alors qu'une épidémie choisissait sur ce nombre et dans ce lieu ses victimes de tous les jours : aussi, la mortalité de cette année a-t-elle été considérable ; mais le chiffre de 34 morts n'a, dans les circonstances, cependant rien de bien étonnant quand on songe que, indépendamment des maladies et des dérangements et accidents ordinaires, il a passé 258 cas de fièvres typhoïdes par l'hôpital de l'institution dans le cours de l'année, comme le constate le rapport du médecin de la maison.

M. le docteur Dickson n'avait donc pas besoin d'aller chercher des explications de la mortalité de l'année ailleurs que dans le fait de cette épidémie ; il n'avait pas besoin surtout d'aller écrire, comme son rapport pour 1863, un long réquisitoire contre les Inspecteurs, dans lequel réquisitoire il ne respecte même pas les opinions exprimées par lui dans ses propres rapports précédemment faits.

C'est ainsi que M. le docteur Dickson dit dans son rapport de cette année, 1863, ce qui suit à propos du mode de ventilation des dortoirs, adopté par les Inspecteurs et y a quelques années :—“ In regard to ventilation, I am far from believing that the best mode has been adopted in the *dormitories*, but, as the Board seems pleased with it, I suppose “ I need not suggest any alteration.”

Il semble que M. le docteur Dickson a oublié que dans son rapport de 1862, il avait dit sur le même sujet :—“ In the *dormitories*, little requires to be done to render the ventilation *excellent*, indeed. if the guards had not so great a distaste to throw the windows “ wide open during the day the ventilation should be *complete*.”

Et la seule opinion auparavant connue du Bureau, comme venant de M. le docteur Dickson, est celle qu'expriment ces mots du rapport de 1862.

M. le docteur Yates, qui pendant longtemps a été l'assistant de feu M. le docteur Sampson, et qui a rempli les fonctions de médecin intérimaire pendant plusieurs mois après la mort de ce dernier, dans son rapport de 1861, après avoir constaté l'excellent état sanitaire de l'institution pendant l'année, disait en expliquant les causes de ce changement pour le mieux :—“ Il est probable que l'achèvement de la rotonde et la *ventilation comparativement parfaite* des ailes qui servent de dortoirs à près de mille personnes, ont contribué, dans une grande mesure, à améliorer la santé des détenus.”

En effet, les changements opérés graduellement par le Bureau des Inspecteurs et qui se continuent ont apporté dans les *conditions sanitaires* de l'institution une amélioration très-marquée jusqu'à l'invasion de l'épidémie ; or, quand vous avez à compter avec un pareil visiteur, ce serait folie de vouloir établir des comparaisons avec les temps *ordinaires*.

Les Inspecteurs regrettent beaucoup d'avoir à différer d'opinion avec le médecin de l'institution et cela, pour la première fois, dans un document destiné à être publié ; nous disons, pour la première fois, à moins que M. le docteur Dickson ne se soit trouvé offensé de l'action du Bureau dans la circonstance qu'il devient nécessaire maintenant de faire connaître ; voici le fait :

Le Bureau, dans une de ses assemblées, apprit, en prenant connaissance de tout ce qui s'était passé depuis sa dernière visite générale et en cherchant à assigner une cause à une recrudescence des fièvres typhoïdes sous une forme encore plus sévère que précédemment, le Bureau apprit qu'on avait opéré sur l'ordre ou du consentement du médecin de la maison, un nettoyage de tous les cloaques et égouts de l'établissement, que l'opération avait été longue et que les eaux du lac autour des tuyaux de prise d'eau en avait été imprégnées pendant plusieurs jours ; sur ce, les Inspecteurs passèrent réprimande pour cet acte d'imprudance aussi manifeste.

Jusqu'à cette circonstance a pu influencer le docteur Dickson, dans la rédaction de son rapport de cette année, est plus que les Inspecteurs ne peuvent dire.

Malgré tout, M. le docteur Dickson établit que la mortalité a été moindre à l'hôpital du pénitencier qu'à l'hôpital général de la ville de Kingston, pendant le cours de la même année ; sans doute que M. le docteur Dickson attribue, en grande partie, cette différence à la différence de traitement ; mais il ne serait pas généreux d'attribuer toute cette différence à cette unique cause.

Il sera bien permis aux Inspecteurs d'attribuer, en partie au moins, les résultats favorables constatés par le médecin de l'institution à l'excellence comparative des conditions hygiéniques.

Le médecin du pénitencier insinue que le Bureau des Inspecteurs ne tient pas compte de ses recommandations ; rien n'est plus injuste que cette accusation. Il est arrivé que

les Inspecteurs ont reculé devant des recommandations qui devaient entraîner des dépenses énormes, sans promettre des résultats certains ; mais toutes les fois que le médecin a fait des recommandations praticables et raisonnables, elles ont été de suite l'objet d'un ordre du Bureau.

Les Inspecteurs, cependant, ont quelquefois eu de la difficulté à démêler la pensée du docteur Dickson dans quelques-uns de ses rapports. Il dit dans un paragraphe de son rapport de cette année, 1863 :—“ I regret exceedingly that I have failed to convince the Board that the prison lime kiln situated as it is, at such a short distance from the dormitories of the convicts is very injurious.”

Il est bon de remarquer d'abord que ce fourneau à chaux a été placé en-dehors du mur d'enceinte, par un ordre des Inspecteurs longtemps avant la nomination de M. le docteur Dickson comme médecin du pénitencier, car le bureau actuel l'avait trouvé situé en-dedans des murs, où il était certainement très-dommageable.

Pour convaincre le Bureau que le nouvel emplacement de ce fourneau est mal choisi, voici ce que M. le docteur Dickson disait dans son rapport de 1862 :—“ I allude to the lime kiln belonging to the prison, which when in operation pours forth its noxious gas, which prevalent winds waft over the dormitories of the convicts, the lofty cupola of which, naturally tends to form an eddy in the currents of air, the heavy carbonic acid gas thus gravitates, and I am quite confident is most prejudicial to the health of the men.”

Il faut ici avouer que M. le docteur Dickson n'a pu, en effet, réussir à faire comprendre aux Inspecteurs comment la *gravité spécifique* du gaz acide carbonique fait qu'il s'élève au-dessus des murs d'enceinte et des édifices, puis se dirige (comme par une loi d'affinité) vers la lanterne du dôme du pénitencier qui ne forme qu'un point, et un point fort élevé, pour de suite aller se *précipiter* dans les dortoirs !

Comment concilier, par exemple, les recommandations faites cette année et l'année dernière par le docteur Dickson, à propos du régime alimentaire ; car, si l'année dernière le médecin de l'institution avait dit :—“ I think of great consequence that there should be greater variety as to kind of animal food and a far more liberal supply of vegetable furnished,” il avait aussi fait usage d'expressions contradictoires impossibles à concilier,—c'est ainsi qu'avant la phrase ci-haut citée, il avait dit dans son rapport de 1862 :—“ In reference to the food of the convicts, an ample, or I should rather say, a too abundant supply is furnished.”

Les Inspecteurs (ils désirent le dire encore une fois) regrettent d'avoir été ainsi forcés d'analyser le rapport de M. le docteur Dickson ; mais il est facile de comprendre qu'il ne pouvait y avoir pour eux d'autre alternative que celle de passer condamnation sur le rapport, ou de s'avouer coupables des omissions portées au compte de leur responsabilité.

Les conditions hygiéniques du pénitencier, comme le disait le docteur Yates en 1861, ont été étonnamment améliorées depuis peu d'années ; il reste, sans doute, encore quelque chose à faire, parce qu'on ne peut pas tout faire à la fois ; mais les Inspecteurs n'hésitent pas à prédire que, l'épidémie une fois passée, le chiffre de la mortalité dénotera un état sanitaire comparativement bon.

De fait, il y a un autre critérium de l'excellence comparative des conditions sanitaires que celui de la mortalité (et comme le fait qui le constitue ne peut, en aucune manière être influencé avantageusement par la présence d'une épidémie, mais au contraire, il reste, et à FORTIORI, dans sa signification pour le pénitencier), c'est la quantité relative d'aliénations mentales arrivant durant l'emprisonnement. Or, le nombre des aliénés, depuis les améliorations apportées dans les conditions hygiéniques de l'institution dès 1860, a diminué comme chiffre absolu, et conséquemment, vu l'accroissement de population dans l'ensemble, encore plus comme chiffre proportionnel ; voici pour les cinq dernières années :

Années.	Nombre d'aliénés.	Mouvement de population.
1859.....	10 .....	1,034
1860.....	11 .....	1,039
1861.....	7 .....	1,005
1862.....	7 .....	1,007
1863.....	8 .....	1,070

Voici l'exposé (analogue à celui de l'an dernier) de la valeur, non pas toute produite

tive, mais réelle, du travail des condamnés occupés à d'autres travaux qu'à ceux qui ont pour objet l'entretien des détenus et des soins du ménage. Un pareil état n'a pas d'autre but que celui de prouver qu'on emploie les condamnés de la manière la plus profitable possible, et que leur labeur profite à l'Etat d'une manière ou d'une autre. C'est ce qu'on pourrait appeler le bilan administratif, lequel ne peut être naturellement qu'approximatif. Le bilan des transactions financières, en compte avec la province, se trouve annexé au rapport de M. le préfet, qui est responsable des deniers qui lui sont confiés. La dépense totale de l'année 1863, y compris le maintien des aliénés et les déboursés pour matériaux de Rockwood, a été de \$129,876.44.

## CRÉDIT :

Reçu en deniers comptant .....	\$38,949 10
Déboursés pour achat de matériaux, salaires, dépenses, etc., pour l'asile de Rockwood .....	18,540 94
Déboursés pour achat de matériaux à bâtir pour améliorations permanentes .....	7,999 04
Valeur du travail des maçons, briquetiers, charpentiers, forge- rons, employés aux travaux d'additions permanentes ; 15,668 journées, à 50 cts.....	7,834 00
Valeur d'ouvriers de mêmes catégories employés pour Rock- wood, 18,049 journées à 50 cts.....	9,024 50
Valeur du travail des carriers, chauliers, manœuvres, tailleurs de pierre, etc., 44,148 journées, à 30 cts .....	13,244 40
	\$95,591 98
Débit.....	\$129,876 44
Crédit.....	95,591 29
	Différence..... \$34,285 15

L'année dernière, ce dernier chiffre n'était que de \$14,468.83. Les raisons de cette différence sont principalement dues à la présence de l'épidémie dont on a parlé plus haut, pendant tout le cours de l'année, et à l'augmentation du prix des articles de vêtement et de literie, de l'espèce qu'on donne aux prisonniers, et aux difficultés créées par le nombre, exceptionnellement considérable, des nouveaux venus, non encore accoutumés à la discipline et à leur besogne, le nombre ayant été de 67 en excès sur le chiffre déjà considérable de l'an dernier. On peut se faire une idée des pertes de temps causées par les maladies et les convalescences d'une année aussi éprouvée que celle de 1863, en songeant que les 258 condamnés affectés des fièvres typhoïdes, dans le cours de l'année, ont dû seuls infliger une perte collective de près de 10,000 journées.

## RÉFORME DE PÉNITANCOUCHINE ET RÉFORME DE ST. VINCENT DE PAUL.

On réunit dans le même paragraphe ces deux institutions parce que la plupart des remarques qu'il y a à faire leur sont communes ; quant aux renseignements statistiques et autres renseignements de détail, ils se trouvent dans les tableaux placés au commencement de ce rapport et dans les appendices ci-annexés. Ces deux maisons ont été administrées de la manière la plus satisfaisante par les deux excellents préfets qui les dirigent, MM. Kelly et Prieur.

Les travaux de construction à Pénitancouchine ont subi une espèce de temps d'arrêt en conséquence du peu d'importance de l'octroi législatif de l'an dernier, en raison de quoi on a dû ralentir de beaucoup l'activité de l'année précédente.

A Saint Vincent de Paul on a construit le mur d'enceinte qui était si nécessaire, et exécuté quelques autres travaux de moindre importance ; mais les conditions matérielles de cette institution ont encore besoin de nombreuses améliorations.

Les autorités de ces deux maisons continuent à recevoir des renseignements consolants sur un grand nombre d'enfants sortis de leur sein ; sans doute, il y a eu des récidivistes, des incorrigibles ; mais la bonne œuvre réussit chez la plupart, par voie de réforme complète ou de notables amendements.

Il y a maintenant dans diverses localités du Haut et du Bas-Canada, des jeunes hommes ou plutôt maintenant des hommes, dont quelques-uns sont pères de famille, qui, entrés dans ces réformes au milieu d'une adolescence de vagabondage et de délits, en sont sortis tout-à-fait corrigés, possédant une éducation religieuse capable de les maintenir dans la vertu, une éducation industrielle qui leur fournit les moyens de gagner honorablement leur vie, et dont plusieurs possèdent en ce moment des situations de confiance dans de respectables maisons et d'importants ateliers.

A Pénitancouchine, on a commencé à faire habiter la nouvelle prison par un certain nombre de détenus ; c'est déjà une très grande amélioration, à tous les points de vue, sur l'ancien ordre de choses. Dans quelques années, cette réforme du Haut-Canada sera placée dans les meilleures conditions matérielles possibles, et dans ce sens, M. le préfet de Saint Vincent de Paul aura toujours à lutter contre des désavantages marqués de situation.

M. le préfet Kelly semble, dans son rapport, faire naître l'espoir que plus tard son établissement pourrait arriver à se maintenir par ses propres ressources ; les inspecteurs voudraient pouvoir se bercer des mêmes espérances ; mais ils croient la chose matériellement impossible. Les Inspecteurs connaissent le zèle, le dévouement et l'esprit d'ordre et d'économie de M. Kelly, et appréciant les grands avantages de la situation de son établissement, comprennent parfaitement la sincérité de son espoir, mais il est de leur devoir de ne pas, à cause même de ses excellentes qualités, le laisser se préparer des difficultés et des déceptions pour l'avenir.

Sans doute que ces institutions produiront par la suite plus qu'elles ne produisent aujourd'hui ; déjà la réforme de Saint Vincent de Paul a établi à Montréal un dépôt pour l'écoulement des produits de sa boutique de ferblanterie, pour lesquels le voisinage immédiat n'est plus un marché suffisant ; déjà à Pénitancouchine, la manufacture de la brique a commencé à donner un certain revenu ; cela augmentera quand les travaux de construction et d'organisation définitive seront terminés ; mais tout cela n'arrivera jamais à faire que la caisse de semblables institutions puisse se suffire à elle-même, sans octroi législatif, et si la chose arrivait jamais, ce serait pour le Bureau la plus agréable autant que la plus grande des surprises.

Il est entr'autres, une question de toute importance pour le succès des prisons de réforme pour les jeunes détenus, c'est celle de l'âge des prisonniers, considéré sous le point de vue de leur adaptation au système suivi dans ces institutions.

Une prison de réforme de ce genre est faite pour des enfants et faite pour leur éducation morale et industrielle, en d'autres termes, il s'agit d'aller prendre dans le ruisseau, pour les arracher au vice et à une carrière de crimes, de jeunes enfants abandonnés, de les élever pour les remettre à la société transformés en citoyens utiles. Il découle de ces prémisses que les détenus d'une prison de réforme ne doivent pas y être envoyés trop vieux ni en sortir trop jeunes.

Prenons le cas d'un enfant de huit ans (il y en a) envoyé dans une réforme pour une période de cinq années seulement, et qui, par conséquent, se verra lancé seul dans le monde pour y arracher son existence à l'âge de 13 ans ; prenons d'autre côté le cas d'un homme de 20 ans (il y en a) envoyé dans une réforme pour cinq années, et qui, par conséquent, devra demeurer camarade et compagnon de petits enfants jusqu'à l'âge de vingt-cinq ans. Qui ne verra dans ces deux exemples que la sentence du premier est trop courte et que l'époque de sa mise en liberté est prématurée ; que d'autre part un mauvais sujet de vingt ans, déjà affermi dans le mal, n'est pas un compagnon qu'il faille donner à des jeunes gens dont il s'agit de faire l'éducation.

Les deux préfets de nos réformes et les Inspecteurs l'ont déjà souvent remarqué, il serait nécessaire de faire à la loi des changements par lesquels nul prisonnier ne serait envoyé aux prisons de réforme après l'âge de seize ans, et par lesquels les sentences portées le fussent toujours pour une période de pas moins de quatre ans.

Dans certains pays, les condamnations de ce genre sont pour un temps indéterminé et le détenu est mis en liberté par le pouvoir exécutif, sur informations, fournies par les autorités de la réforme, des dispositions et des progrès du prisonnier. Encore une fois, ces deux réformes du Haut et du Bas-Canada donnent aux Inspecteurs beaucoup de consolations et ils en rendent ici grâce aux préfets, sous-préfets, aumôniers, médecins et autres officiers qui rivalisent de zèle dans l'accomplissement de leur tâche pénible, mais bien digne de l'intérêt qu'ils mettent à l'accomplir.

STATISTIQUES relatives aux institutions supportées exclusivement par la province.

INSTITUTIONS CHARITABLES.

NOM DE L'INSTITUTION.	Restant depuis 1862.	Admis en 1862.	Nombre total en 1862.	Renvoyés en 1862.	Décédés.	Nombre moyen en 1862.	Restant à la clôture de 1862.	Dépense totale.	Payé par la province.	Dépense de chaque patient.	Dépense de chaque patient à la province.
Asile provincial des aliénés, Toronto .....	347	168	582	38*	25	363	380	66460 08	61065 56	152 78	140 36
Succursale de l'asile, Université .....	67					72	78				
do Orillia .....	123	16	139	3	4	127	132	14136 20	13980 06	111 31	110 08
Asile de Malden .....	218	31	249	14	9	222	226	24498 84	23910 07	110 35	107 70
do Rockwood.....	87	23	110	8	4	92	98	Comprise dans les comptes du p. émit. prov.			
do Beaufort.....	435	139	574	30	42	468	502	65298 42	65298 42	139 31	139 31
do St. Jean.....	57	25	82	11	9	59	62	12000 00	12000 00	203 39	203 39
Hôpital de la marine, Québec.....	65	1568	1633	1489	66	1555	78	20587 05	20255 00	13 24	13 02
Hôpital, Grosse-Île.....	.....	44	44	43	1	.....	.....	Comprise dans les comptes de l'émigration.			

INSTITUTIONS PENALES.

Pnitencier provincial.....	765	305†	1070	215	34	794	823	129876 44	92160 32	.....	.....
Prison de réforme de Pénitancecouchine .....	99	38	137	39	1	98	97	28592 00	28592 00	.....	.....
Prison de St. Vincent de Paul .....	57	22	79	16	.....	60	63	20420 00	20420 00	.....	.....

\* Douze de plus ont été envoyés à Orillia. Les "renvois" comprennent non seulement ceux qui laissent l'asile guéris, mais aussi ceux qui se sont échappés et ceux qui ont été retirés par leurs amis.

† Ceci comprend six aliénés renvoyés guéris de l'asile de Rockwood.



CONDAMNÉS REÇUS AU PENITENCIER PROVINCIAL.

	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.	1861.	1862.	1863.
SECTION DE LA PROVINCE D'OU ILS VIENNENT.								
Haut-Canada .....	194	179	238	226	167	134	165	202
Bas-Canada .....	80	49	67	30	63	87	73	97
Totaux .....	274	228	305	256	230	221	238	299

CONDAMNÉS REÇUS AUX PRISONS DE REFORME.

Haut-Canada .....	44	40	44	36	38
Bas-Canada .....	22	21	15	38	22
Totaux .....	66	61	59	74	60

TABLEAU des principaux renseignements statistiques contenus dans les réponses de MM. les Shérifs aux questions posées par le Bureau des Inspecteurs.

H A U T - C A N A D A .

Nom du Comté.	Nom de la prison.		PRISONNIERS, de 1863.		No. total des emprisonnements.	No. de prisonniers emprisonnés pour la 1ère fois.	Nombre de récidives.	Plus grand nombre entré une à la fois.	Nombre d'évasions en 1863.	Nombre de prisonniers devenus aliénés.	Nombre de suicides en prison.	Nombre de morts en 1863.	Produit du travail des prisonniers.	Dépense de la prison pour l'année 1863.
	An-dépassés de 16 ans.		An-dépassés de 16 ans.											
	Hom.	Femmes.	Garçons.	Filles.										
Brant	285	64	19	6	374	359	15	42	6	5	1	.....	.....	3629 18
Carleton	136	82	13	1	232	40	192	23	.....	11	2	.....	.....	2514 15
Elgin	36	4	.....	.....	40	28	12	12	1	2	.....	.....	80 00	2430 00
Essex	90	33	5	.....	128	102	26	24	.....	6	.....	.....	.....	1621 58
Frontenac, Lennox et Addington	220	164	4	.....	388	65	323	67	1	4	3	.....	178 80	4150 24
Grey	76	14	4	.....	94	66	28	18	.....	2	.....	.....	.....	1763 76
Haldimand	49	8	4	1	62	43	19	8	.....	2	.....	.....	124 00	1990 00
Halton	51	8	1	.....	60	46	14	11	.....	.....	.....	.....	.....	1107 96
Hastings	54	55	10	1	120	65	55	22	.....	1	.....	.....	140 00	630 00
Huron et Bruce	136	9	2	2	149	121	28	22	.....	4	.....	.....	.....	2029 03
Kent	87	9	2	1	77	53	24	15	.....	5	.....	.....	.....	1344 31
Lambton	87	18	2	.....	107	86	21	14	.....	4	.....	.....	.....	1568 64
Lanark et Renfrew	83	9	6	.....	98	67	31	19	.....	3	.....	.....	.....	1896 00
Leeds et Grenville	81	42	13	.....	136	52	84	21	1	2	.....	.....	.....	2337 98
Lincoln	70	19	7	2	98	72	26	20	.....	1	.....	.....	30 00	2200 00
Middlesex	328	132	18	3	468	231	257	61	1	7	2	.....	.....	4732 00
Norfolk	61	8	3	4	76	52	24	9	2	1	.....	.....	.....	2334 32
Northumberland et Durham	117	64	7	4	192	119	73	25	.....	5	.....	.....	.....	4073 17
Ontario	50	14	6	.....	70	59	11	15	.....	3	.....	.....	.....	2872 00
Oxford	118	17	3	.....	138	98	40	24	.....	1	.....	.....	.....	2274 00
Peterborough	72	6	1	.....	79	68	11	10	.....	5	.....	.....	.....	1453 40
Peterborough et Russell	96	19	1	.....	116	108	8	19	.....	2	.....	.....	.....	1302 60
Prince-Edouard	16	2	1	.....	19	15	4	7	.....	7	.....	.....	.....	889 68
Simcoe	33	4	6	.....	43	28	15	15	.....	.....	.....	.....	.....	1031 13
Stormont, Dundas et Glengarry	122	21	6	.....	149	114	35	23	.....	5	.....	.....	50 00	2739 94
Victoria	40	4	2	1	47	45	2	11	.....	4	.....	.....	.....	1346 09
Victoria	41	4	1	.....	46	46	.....	11	.....	2	.....	.....	.....	189 48
Totaux	4175	2237	273	103	6788	4453	2335	906	20	101	1	26	\$1026 80	\$73781 17

B A S - C A N A D A .

Waterloo	35	3	3	.....	41	36	5	9	.....	2	.....	.....	.....	1518 00
Welland	31	9	8	.....	48	34	14	11	.....	2	.....	.....	.....	1337 00
Wellington	193	47	.....	.....	246	169	77	25	.....	2	.....	.....	.....	2165 00
Wentworth	398	397	28	22	845	279	566	84	.....	2	.....	.....	.....	7362 91
York et Peel	884	948	32	47	1961	1666	295	217	.....	3	.....	6	400 00	11565 82
Distric d'Algona	21	.....	.....	.....	21	21	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1162 00
Totaux	4175	2237	273	103	6788	4453	2335	906	20	101	1	26	\$1026 80	\$73781 17

Gaspé } Comté de Bonaventure	12	3	.....	.....	15	15	.....	7	.....	1	.....	.....	.....	728 02
Comté de Gaspé	3	.....	.....	.....	3	3	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	423 55
Kamouraska	13	3	1	4	21	12	9	12	.....	.....	.....	.....	.....	364 25
Montréal	2395	1844	59	31	4929	2006	2923	382	.....	44	.....	31	945 65	26086 59
Ottawa	35	4	2	.....	41	36	5	11	.....	1	.....	.....	.....	1471 91
Québec	791	200	23	3	1017	749	268	184	.....	18	.....	8	3062 26	9689 95
St. François	86	5	3	.....	94	63	31	23	.....	2	.....	.....	65 00	1946 74
Trois-Rivières	233	48	19	2	302	123	179	34	.....	5	.....	4	.....	2043 02
Arthabaska	31	5	3	.....	39	38	1	14	.....	2	.....	.....	.....	832 56
Beauce	10	.....	.....	.....	10	10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	222 31
Beauharnois	49	2	5	.....	56	51	5	18	.....	1	.....	.....	.....	876 70
Bedford	73	2	1	.....	77	76	1	36	.....	2	.....	.....	.....	*1200 00
Chicoutimi	5	.....	.....	.....	5	5	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	264 63
Chicoutimi	41	6	.....	.....	47	45	2	11	.....	4	.....	.....	45 77	637 31
Ilverville	40	3	1	.....	44	39	5	15	.....	1	.....	.....	.....	960 23
Joliette	13	2	1	.....	16	14	2	7	.....	2	.....	.....	.....	698 87
Montmagny	59	5	2	.....	66	63	3	7	.....	.....	.....	.....	.....	900 00
Richelieu	37	1	.....	.....	37	31	6	18	.....	.....	.....	.....	.....	546 23
Rimouski	1	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	295 00
Saguenay	40	7	5	.....	52	46	6	16	.....	.....	.....	.....	.....	606 02
St. Hyacinthe	19	6	2	1	28	19	9	12	.....	2	.....	.....	.....	1000 00
Terrebonne	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux pour le Bas-Canada	3986	2145	126	43	6300	3445	2855	813	12	84	1	43	4118 58	51790 70
do pour le Haut-Canada	4175	2237	273	103	6788	4453	2335	906	20	101	1	26	1026 80	73781 17
Totaux pour le Canada	8161	4382	399	146	13088	7898	5190	1719	32	185	1	69	5145 38	125571 87

\* Les chiffres des dépenses de cette prison sont pris du tableau de l'an dernier, faute de renseignements.  
 (a) Le shérif rapporte qu'une femme a paru aliénée pendant environ quinze jours.  
 † Non compris les salaires.

## IV

## PRISONS COMMUNES DU BAS-CANADA.

Les renseignements statistiques concernant les prisons du Bas-Canada sont renfermés dans le grand tableau au commencement de ce rapport. Quand au reste, le Bureau n'ayant eu aucune occasion d'exercer une action collective à l'égard de ces prisons, les inspecteurs n'ont alors à faire mention que des visites de ces divers établissements ; le compte-rendu de ces visites appartient naturellement aux rapports particuliers des inspecteurs, complètement obligé de ce rapport général, lesquels rapports suivent immédiatement.

Toutes les questions administratives qui se sont présentées dans le cours de l'année ont été le sujet de rapports spéciaux et réglées par le gouvernement.

Les inspecteurs sont heureux d'avoir à dire que la position si pénible des gardiens et assistant-gardiens des prisons des nouveaux districts judiciaires du Bas-Canada a été un peu améliorée par le gouvernement, moyennant une légère addition de salaire.

Toutes les remarques faites l'an dernier sur *l'insuffisance absolue de la prison de Montréal*, sur *la nécessité de compléter en entier la nouvelle prison de Québec*, sur le triste état de *la prison de Sherbrooke* et des *prisons du district de Gaspé*, sont malheureusement encore toutes applicables à la situation de l'année 1863.

Une autre recommandation que les inspecteurs croient devoir rappeler est celle qui a trait à la construction de murs de ronde ou d'enceinte, qui sont une nécessité pour chaque prison.

Comme les rapports particuliers des inspecteurs constatent la continuation de l'aggravation des embarras causés par les défauts signalés, le Bureau croit pouvoir se contenter de faire mémoire des observations répétées au long dans tous les rapports annuels des quatre dernières années et de clore ici son rapport pour l'année 1863.

## PRISONS CENTRALES.

Dans ces rapports préliminaires et les subséquents, le Bureau a sérieusement recommandé l'établissement immédiat d'un certain nombre de prisons centrales dans le Haut et le Bas Canada.

Le Bureau resta convaincu, dès le début, qu'aucune amélioration susceptible d'être introduite dans les prisons communes, aucun règlement méritant d'être adopté ne pourraient être d'aucun secours pour rendre ces prisons réellement utiles comme maisons de correction.

Le besoin d'un personnel d'officiers compétents, particulièrement d'instituteurs et d'aumôniers, l'impossibilité d'une classification convenable, mais surtout de l'isolement des prisonniers ; les difficultés insurmontables qu'il y a de les employer aux "travaux forcés," ainsi que d'autres considérations encore, ont convaincu le Bureau que nos prisons communes ne peuvent être converties en institutions réformatrices.

Chaque année d'expérience a démontré au Bureau l'insuffisance de nos prisons communes, tant au point de vue de l'éloignement du crime que sous le rapport de la réforme morale, et l'urgente nécessité de créer des prisons centrales, ou *pénitenciers locaux*.

Il a été recommandé que les prisons centrales fussent placées sous le contrôle du gouvernement, avec un personnel d'officiers et de serviteurs suffisants pour maintenir la discipline de la prison et l'éducation industrielle des détenus.

On devrait envoyer dans les prisons centrales tout prisonnier qui par la nature de la sentence portée contre lui pourrait y être incarcéré, et tous prisonniers condamnés au pénitencier et dont les sentences n'excèdent pas deux années.

Le Bureau recommande de plus (et à ceci il attache beaucoup d'importance) que les magistrats devraient avoir le pouvoir d'augmenter la durée des sentences prononcées contre les "récidivistes," (ceux qui ont été amenés devant eux plus de trois ou quatre fois pour la même offense) pour que cette classe de prisonniers fut envoyée aux prisons centrales au lieu des prisons de comté.

Parmi les importants avantages qui peuvent découler de la création de cette classe de prisons, sont les suivants :

1° Dans les prisons centrales, il serait comparativement facile, vu l'augmentation de la durée des sentences, un personnel plus nombreux d'officiers, et un plus grand nombre de prisonniers, de trouver des moyens d'employer les prisonniers aux "travaux forcés."

2° Pour les mêmes causes, aussi, les détenus pourraient être mieux classifiés et instruits dans ses prisons.

3° Ces prisons, nonobstant l'augmentation du personnel des officiers, coûteraient beaucoup moins en proportion du nombre des détenus que les prisons communes que nous avons aujourd'hui.

4° Les prisons communes seraient débarrassées d'un nombre considérable de leurs hôtes les plus pervers et les moyens de classer et d'isoler les détenus dans ces prisons augmenteraient d'autant.

5° Le pénitencier, maintenant encombré à l'extrême, s'il était débarrassé de tous les condamnés dont les sentences n'excèdent point deux ans, suffirait certainement pour plusieurs années aux besoins du pays, tandis que sous le système actuel il faudra absolument songer à ériger un autre pénitencier dans une autre partie de la province.

Il est presque superflu d'ajouter que les "prisons centrales," constituées d'après le plan proposé par le Bureau, ne manqueraient pas d'être infiniment plus utiles pour éloigner du crime et réformer les détenus que les prisons communes.

Comme il y a maintenant deux prisons d'achevées dans le Haut-Canada, celle de Toronto et d'Ottawa, et une presque terminée dans le Bas-Canada, à Québec, qui pourraient être employées comme "prisons centrales," il ne paraît point y avoir de raison pour lesquelles cette amélioration si fortement demandée dans notre système de prison ne serait point mise à exécution sans délai.

## V.

### PRISON DU COMTÉ DE SIMCOE, BARRIE.

La vieille prison à Barrie a, depuis des années, été représentée par les grands jurés, comme la honte du comté de Simcoe. Non seulement les logements sont insuffisants mais la bâtisse est en mauvais état, et la ventilation bien imparfaite.

Dès sa création, le Bureau insista auprès du conseil de comté sur la nécessité de faire des améliorations et additions à la prison afin qu'elle put répondre aux exigences du statut.

Des plans pour les améliorations et les additions requises furent en conséquence soumis au Bureau en 1860, et dâment approuvés par lui, et sanctionnés par le gouverneur général cette même année. Cependant le conseil de comté, pour des raisons qui ont été exposées dans le rapport de l'année dernière, remit d'époque en époque l'exécution de ces travaux, et ce ne fut qu'à la fin de 1862 qu'ils furent réellement commencés. Le Bureau profite avec plaisir de la circonstance pour dire que les contrats pour une nouvelle prison qui devra être annexée à l'ancienne ayant été donnés à la fin de 1862, l'entrepreneur s'occupa pendant l'hiver à tirer la pierre d'une carrière à Mara, sur le lac Conchiching, et au printemps les travaux furent commencés et poursuivis avec tant de vigueur durant l'été qu'à la fin de l'année dernière le tout était complet et prêt à être occupé, et s'il n'y avait point eu de retard dans la livraison des poêles qui devaient chauffer la bâtisse, le Bureau aurait pu constater le fait que les prisonniers y avaient été transférés. La pierre avec laquelle la nouvelle prison est bâtie est d'une excellente qualité, et la maçonnerie de même que la ferrure ont été ou ne peuvent être plus fidèlement exécutées.

Le régime alimentaire, tel que prescrit par le Bureau, est, aujourd'hui, observé dans cette prison, et il est agréable de pouvoir constater que l'effet immédiat a été de réduire à dix centins le prix de la nourture qui coûtait, autrefois, 34 centins, économie équivalente à \$87.60 par tête par année. Pour ne rien déranger, le conseil a, néanmoins, jugé à propos de continuer à employer le géolier comme pourvoyeur de la prison.

Dans le mois d'avril dernier, le shérif du comté de Simcoe appela l'attention du gouvernement sur l'état dangeux du dôme de la vieille prison. Les papiers furent renvoyés au Bureau, et dans le mois de mai, trois membres du Bureau (alors dans les environs) visitèrent la prison accompagnés par le préfet du comté. Il devint évident, après examen de la bâtisse, que le poids du dôme construit en pierres solides, sans appui suffisant, était trop grand pour les murs, dans lesquels plusieurs fissures étaient visibles, et que tout le dôme tomberait avant longtemps. Le président du comité de la prison se chargea,

sans hésiter, de soumettre cette affaire à la considération du conseil de comté, et de prendre des arrangements, sans perdre de temps, pour faire démolir le dôme. Ce qui eut lieu, en conséquence, dans le cours du mois suivant, heureusement et sans accident.

#### PRISON DU COMTÉ D'HASTINGS, BELLEVILLE.

Durant les trois dernières années, le Bureau n'a pas cessé d'insister auprès des autorités du comté sur la nécessité de faire certains changements dans la prison qui paraissaient impérieusement requis par le statut. Le conseil de comté, cependant, sous différents prétextes, refusa de poursuivre les travaux. A la fin de l'année dernière, l'inspecteur de la prison de Belleville fut encore prié de soumettre l'affaire à la considération du conseil de comté, dans l'espérance qu'il pourrait être induit à adopter les recommandations du Bureau, et se conformer aux exigences du statut. En conséquence, l'inspecteur eut une entrevue avec un comité du conseil de comté, dans le mois de juin dernier, à laquelle la question fut amplement discutée. Les conseils de l'inspecteur parurent rencontrer les vues du comité du conseil, et il laissa l'assemblée sous l'impression que des mesures seraient bientôt prises pour les mener à bonne fin. Au lieu de cela, l'inspecteur fut peu après notifié par le préfet, qu'en conséquence de la gêne financière du comté, aucun impôt additionnel ne pouvait être prélevé durant l'année et que rien ne pouvait être fait touchant les changements à faire à la prison.

Sous ces circonstances, le Bureau comprit qu'il ne lui restait pas d'autre alternative que de soumettre l'affaire au gouvernement, pour qu'il prit les mesures nécessaires pour donner suite aux dispositions du statut. C'est ce qui a eu lieu, et l'affaire est maintenant entre les mains de l'exécutif.

Il est peut-être inutile d'ajouter que cette prison a été souvent condamnée par les grands jurés du comté de Hastings.

#### PRISON DU COMTE DE BRANT, BRANTFORD.

Les plans pour les additions à faire à cette prison, ont été approuvés par le Bureau et sanctionnés par le gouverneur-général, en l'année 1861, mais le conseil de comté, pour des raisons expliquées dans des rapports précédents, n'avait pas commencé les travaux en question à la fin de 1862.

Cependant, durant la présente année les travaux ont été vigoureusement poussés de l'avant et le Bureau a été notifié en novembre dernier que la nouvelle prison (car l'addition est de fait une nouvelle prison) serait livrée aux autorités du comté le 28 de décembre dernier.

L'addition à la prison a été solidement construite, et fait beaucoup d'honneur au comté.

La nouvelle partie de la prison contient 24 cellules de nuit. Le nombre dans l'ancienne n'en était que de 11, et les prisonniers qui y étaient enfermés se montait parfois à quarante et plus. A part l'insuffisance des logements dans la vieille prison, sa construction était extrêmement défectueuse. Il était impossible de la chauffer ou de la ventiler et tous les prisonniers, hommes et femmes, pouvaient converser librement les uns avec les autres quand ils étaient dans leurs cellules de nuit.

On se propose plus tard, afin de remédier à ces défauts graves, de modifier l'intérieur de la vieille prison.

#### PRISON DES COMTÉS-UNIS DE LEEDS ET GRENVILLE, BROCKVILLE.

Durant le cours de l'année passée, les changements si nécessaires dans l'intérieur de la prison ont été complétés. Au moyen de ces améliorations, neuf grandes cellules de nuit y ont été ajoutées. Aussi, la ventilation des vieilles cellules a été très-sensiblement perfectionnée en plaçant des grillages de fer au-dessus des portes des cellules. Plusieurs autres améliorations moindres ont été également faites dans l'intérieur.

Le mur entourant la cour a aussi été élevé considérablement, et l'on en a enlevé un autre qui divisait la cour inutilement. Une pompe a été placée dans la cour, au moyen de laquelle un ample approvisionnement d'eau dure est fourni ; l'eau douce est aussi obtenu en abondance en utilisant l'eau de pluie dirigée du toit dans une citerne. Jusqu'à cette année, l'approvisionnement d'eau dure et douce était toujours insuffisant.

L'ameublement de la prison, prescrit par le Bureau, a été aussi fourni pendant l'année passée.

Dans son rapport pour l'année 1862, le Bureau a fait allusion du fait qu'il n'avait pu engager les autorités de ces comtés à se conformer aux règlements de la prison, concernant la nourriture des détenus ; à la fin de l'année 1862, le geôlier était le fournisseur des vivres, et le régime alimentaire n'était pas observé. Le coût des rations journalières était alors de 28 centins par jour pour chaque prisonnier. Le Bureau est heureux de pouvoir être en état de constater qu'il a été notifié par le shérif que, dant la dernière partie de l'année, des arrangements ont été faits pour que les règlements, au sujet du régime alimentaire, fussent strictement observés en enlevant le contrat au geôlier, et en suivant rigoureusement le régime prescrit. Le résultat en a été de réduire le coût des rations journalières à 8 centins ; faisant ainsi une épargne d'un chelin par jour sur chaque prisonnier,—ce qui, en portant la moyenne des détenus enfermés dans la prison, durant les deux dernières années, à 150, et en allouant 20 jours d'emprisonnement pour chaque, laisse une économie de £150 par année dans la nourriture des prisonniers dans cette petite prison.

#### PRISON DU COMTÉ D'HALDIMAND, CAYUGA.

Cette prison est dans le même état que l'an dernier. Le conseil de comté n'a montré aucun désir d'accomplir les changements et les additions nécessaires approuvés par le Bureau, et sanctionnés par Son Excellence le gouverneur-général en 1860.

Les lieux d'aisance de cette prison, sont une continuelle et perpétuelle nuisance, et des représentations à cet effet ont été plusieurs fois faites par les grands jurés du comté d'Haldimand.

#### PRISON DES COMTÉS-UNIS DE STORMONT, DUNDAS ET GLENGARRY, CORNWALL.

Le Bureau n'ayant pas réussi à engager le conseil de comté des comtés-unis de Stormont et Glengarry à prendre les mesures nécessaires pour améliorer cette prison conformément au statut, s'est vu obligé à regret de soumettre l'affaire au gouvernement, tel que mentionné dans le rapport de l'an dernier, afin d'obtenir une décision.

C'est avec regret que le Bureau se trouve forcé de dire que le conseil de ces comtés persévère encore dans "sa souveraine inactivité," et que l'affaire est encore entre les mains du gouvernement exécutif.

#### PRISON DES COMTÉS-UNIS DE FRONTENAC, LENNOX ET ADDINGTON, KINGSTON.

Cette prison est précisément dans le même état, à l'égard du logement des détenus et sous d'autres rapports importants, qu'elle était lors de la nomination du Bureau en 1859.

Le Bureau compte que la prison, alors récemment érigée, était une des meilleures du Haut-Canada, la seule chose importante qui y manquait, pour la faire répondre aux exigences de la loi (voir chapitre 110, section 17, page 13 des statuts refondus du Canada), étant un mur de sûreté pour en entourer la cour.

Le Bureau a fortement démontré au conseil de comté des comtés-unis de Frontenac, Lennox et Addington, la nécessité de construire ce mur, sans lequel les prisonniers ne pouvaient pas, avec sûreté, être admis dans la cour, soit pour prendre de l'exercice, ou se livrer au travail. Jusqu'à présent, le Bureau n'a pu réussir à convaincre les autorités des comtés de la nécessité de se conformer à la loi.

Pareillement, dans l'administration intérieure de la prison, les autorités locales ont, jusqu'à ce jour, systématiquement négligé cette partie des règlements des prisons, qui ordonne que les vêtements soient fournis aux détenus. Dans leurs entrées, dans le registre de la prison de Kingston, les inspecteurs ont plusieurs fois appelé l'attention des autorités de la prison sur l'état indécent et honteux dans lequel ils ont trouvé plusieurs des prisonniers, manquant de vêtements convenables, et, en particulier, ils ont signalé le cas d'un pauvre idiot qui était couché dans ses ordures sur un bouchon de paille, et dans un parfait état de nudité. Les grands jurés des comtés ont, aussi, sévèrement commentés cet état de choses.

Dans le mois de septembre, trois inspecteurs visitèrent la prison où ils ont eu, après rendez-vous donné, une entrevue avec trois dames intelligentes et dévouées qui visitent cette prison.

Le logement pour le nombre des détenus ordinairement éeroués dans cette prison est entièrement insuffisant au point de vue de la classification et de l'isolement. Dans le but de remédier à cet inconvénient, les inspecteurs, lors de leur dernière visite, recommandèrent que la chambre spacieuse servant actuellement de quartier aux prisonniers pour dettes, qui, heureusement, n'est que rarement occupée, fut laissée aux femmes, et qu'un des petits appartements actuellement destinés aux femmes, fut affecté aux prisonniers pour dettes, étant assez vaste pour tous les contenir. De cette manière, les femmes se verront mieux logées, et l'ancien quartier destiné aux prisonniers pour dettes, pourrait être converti, tel que recommandé par les dames visiteuses, en chambre commune où pourraient coudre les femmes qui peuvent et veulent travailler ou pourraient être mises à l'ouvrage. A cette fin, la chambre est admirablement située, étant large, bien ventilée et bien éclairée.

Le Bureau serait heureux de trouver dans d'autres prisons des partisans aussi intelligents et dévoués à la cause de la discipline et de réforme, que ces dames visiteuses de la prison de Kingston.

#### PRISON DU COMTÉ DE MIDDLESEX, LONDON.

L'inspecteur de cette prison a fait rapport au Bureau, en juillet dernier que, nonobstant les additions spacieuses faites à cette prison durant l'année 1862, le logement, vu l'augmentation du nombre de prisonniers, est à présent tout-à-fait insuffisant aux besoins actuels du comté de Middlesex. La prison possède maintenant 32 cellules, et lors de la visite qui s'en fit en juillet, il n'y avait pas moins de 51 détenus. Les inspecteurs, en conséquence, recommandèrent que le second étage du côté nord de la prison, (occupé par les femmes), fut divisé suivant le plan récemment adopté avec succès du côté sud, ou de toute autre manière que l'architecte considérera la plus avantageuse. Par ce moyen, 10 ou 12 cellules additionnelles pourraient être obtenues.

L'inspecteur a aussi fait rapport que le logement réservé pour l'hôpital des femmes, est actuellement occupé comme buanderie, et que s'il était évidemment désirable que le blanchissage des prisonniers se fit par les femmes dans l'intérieur de la prison (ce qui entraînerait une diminution considérable des dépenses de la prison), néanmoins, il était d'avis qu'il était bien fâcheux, considérant l'insuffisance du logement dans la prison, que la chambre réservée comme hôpital pour les femmes, soit affectée à un pareil objet, plus particulièrement en ce sens que le quartier destiné à servir d'hôpital, pourrait, quand il ne serait pas ainsi occupé, être consacré à recevoir des sujets que l'on pourrait juger à propos d'isoler des autres détenus. L'inspecteur, en conséquence, recommande qu'une petite bâtisse détachée fut installée dans la cour, pour servir de buanderie, afin de laisser la chambre actuellement destinée à cette fin, disponible comme hôpital. Le Bureau a concouru dans la recommandation de l'inspecteur, et ces recommandations ont été communiquées au préfet du comté de Middlesex, le 29 juillet dernier. Le Bureau n'a pas été, toutefois, favorisé d'aucune réponse à leur communication officielle.

Il est bon de dire, pour l'honneur du comté, que le besoin de logement qui se fait sentir dans cette prison, est dû en grande partie, sinon tout-à-fait, au nombre inaccoutumé de trupes stationnées dans la cité de London, durant l'année dernière;—lors de l'inspection en juillet, il y avait 8 soldats dans la prison.

#### PRISON, COMTÉS-UNIS DE LANARK ET RENFREW, PERTH.

La magnifique et solide prison neuve que les autorités du comté ont décidé de bâtir, comme addition à la misérable vieille prison, fut achevée avant la fin de l'année 1863. Lors de la dernière visite qui a été faite par un inspecteur, le 10 de décembre dernier, l'on n'avait pas encore pris possession de la nouvelle prison, mais il était à espérer que les prisonniers y seraient transférés dans le cours de la semaine suivante.

La nouvelle prison fait beaucoup d'honneur au comté, et est un ornement pour la florissante ville de Perth. Elle contient 18 cellules de nuit, qui seront probablement suffisantes pour les besoins du comté, d'ici à plusieurs années à venir. La vieille prison sera encore, sans doute, utilisée comme maison de détention pour les vagabonds, et de cette manière elle servira grandement à alléger l'encombrement de la nouvelle, et permettra d'y introduire un meilleur système de classification et d'isolement.

## PRISON, COMTÉ DE PETERBOROUGH, PETERBOROUGH.

Le conseil de comté du comté de Peterborough fait preuve de sagesse en décidant de bâtir une nouvelle prison d'après les recommandations du Bureau, au lieu de chercher à réparer l'ancienne.

Dans le mois de juillet dernier, des plans et spécifications pour la nouvelle prison, ont, en conséquence, été soumis par M. Nichols, l'ingénieur du conseil de ce comté, à la considération du Bureau; ces plans, etc., ont été approuvés par le Bureau, sujet seulement à certaines modifications dans leurs détails. Les plans ayant été sanctionnés par Son Excellence, le gouverneur-général en conseil, conformément aux recommandations du Bureau, ont été renvoyés aux autorités du comté, de bonne heure dans le mois de septembre. Il y eut subséquemment échange de correspondance entre les autorités du comté et le Bureau, à l'égard de la dimension des pierres à être employées dans la construction des murs extérieurs. La chose ayant été arrangée à la satisfaction des autorités du comté, le Bureau a reçu avis que des contrats pour l'érection de la nouvelle prison, seraient donnés pendant l'automne, ce qui a été en conséquence fait. Le Bureau espère, avec confiance, que la prison sera complétée et occupée avant la fin de la présente année, suivant les termes et stipulations du contrat.

## PRISON, COMTÉ DE PRINCE EDOUARD, PICTON.

Le conseil de comté du florissant comté de Prince Edouard, a pris la sage décision en 1862, de bâtir une nouvelle prison, au lieu de dépenser de l'argent à faire des réparations et des additions à l'ancienne. Les plans pour la nouvelle ont été dument approuvés par le Bureau et sanctionnés par le gouvernement exécutif dans la même année.

L'inspecteur de la prison de Picton, a néanmoins fait rapport au Bureau, que lors de sa visite à Picton (le 18 de juin dernier) rien n'avait été fait au sujet de la construction de la nouvelle prison, ce que voyant, il a proposé au préfet du comté d'assister au conseil à sa prochaine assemblée le 28 du même mois, aux fins d'avoir une conférence sur le sujet, une entrevue eut lieu en conséquence, le 26 juin, et l'inspecteur a fait rapport au Bureau que les autorités du comté avaient trouvé que l'estimation pour la bâtisse projetée, était de \$17,000, et qu'il désirait en réduire le montant à la somme de \$12,000. Le Bureau, désireux de s'entendre avec le conseil de comté, consentit en conséquence à ce que certaines parties des travaux, fussent mises de côté, tel que la résidence du geôlier, et les ornements en pierre de taille pour les corniches, etc., qui ne sont pas absolument nécessaires, mais qui ont été comprises dans le plan primitif, mis devant le Bureau, et sa décision a été communiquée au préfet le 31 de juillet. Le Bureau espérait qu'en n'exigeant pas l'exécution de ces travaux non absolument essentiels, le coût total de cette prison serait réduit au chiffre indiqué par le comté, et que la construction de la prison sur ce plan nouveau, serait de suite commencée.

## PRISON, COMTÉ D'ESSEX, SANDWICH.

Aucun effort n'a été fait par le conseil de comté du comté d'Essex, pour mettre à exécution les changements et améliorations à cette prison, recommandés par le Bureau en 1860. Il est bien vrai de dire que l'édifice est, sous plusieurs rapports, supérieur à la grande majorité des prisons, à l'époque à laquelle le Bureau a commencé ses travaux, néanmoins, la prison actuelle n'est point sûre et est grandement défectueuse, au point de vue de la classification des prisonniers, qui y sont écorchés. Il est à espérer que le conseil de comté sera induit cette année à faire faire les améliorations nécessaires dans l'intérieur de la prison.

Le Bureau est heureux d'être en état de pouvoir constater la nomination d'une gardienne dans la prison.

## PRISON, COMTÉ D'ELGIN, ST. THOMAS

Le Bureau regrette de n'avoir à constater aucune amélioration dans l'état de cette prison, depuis son rapport de l'an dernier.

Le conseil de comté a refusé, en 1862, de mettre à exécution les plans fournis pour



les changements et additions, recommandés par le Bureau et approuvés par le gouvernement exécutif; l'urgente nécessité de ces changements et additions est pleinement démontrée par les premiers rapports des inspecteurs, donnant la description de cette misérable prison.

L'affaire est sous la considération du gouvernement exécutif, depuis la fin de 1862, et il lui reste à décider si le comté doit continuer à se soustraire à l'opération de la loi.

#### PRISON DU COMTÉ DE PERTH, STRATFORD.

Dans le rapport annuel pour 1862, il a été constaté que le Bureau avait été notifié qu'à la fin de l'année précédente, une résolution avait été passée par le conseil du comté de Perth, autorisant l'adoption des démarches préliminaires pour obtenir des plans pour une nouvelle prison. Le Bureau regrette de ne pouvoir faire rapport cette année qu'il ait été pris d'autres mesures en ce sens, par le conseil de comté.

Les grands jurés du comté, durant le cours de l'année, ont représenté la prison comme peu sûre.

L'inspecteur local a eu une entrevue avec certains messieurs du comité de la prison du comté, dans le mois de juillet dernier; il a été alors décidé que la prison du comté devait être condamnée, et une nouvelle érigée. A sa visite à la prison dans le mois de décembre, l'inspecteur local a trouvé qu'aucunes mesures n'avaient été prises pour la construction de cette nouvelle prison, et que dans l'intervalle, l'ancienne était devenue encore beaucoup moins sûre et totalement impropre à servir de lieu de détention pour les criminels. L'inspecteur notifia en conséquence le préfet du comté, qu'à moins que des mesures fussent adoptées par le conseil de comté à sa prochaine assemblée, pour la construction immédiate d'une nouvelle prison, il se verrait forcé de demander au Bureau de soumettre l'affaire au gouvernement exécutif, afin de contraindre le conseil de comté à se conformer à la loi.

#### PRISON, COMTÉ DE LINCOLN, STE. CATHERINES.

Le préfet du comté de Lincoln a dûment notifié le Bureau qu'en vertu de l'autorité d'un statut les contribuables de ce comté avaient décidé que Ste. Catherines serait le chef-lieu du comté de Lincoln, au lieu de Niagara; le Bureau a de plus été informé durant le mois d'avril, que le conseil de comté avait nommé un comité au sujet des nouvelles bâtisses du comté, et que les plans de la prison seraient bientôt soumis à sa considération. Depuis, néanmoins, le Bureau n'a pas eu de plus amples informations au sujet de la nouvelle prison du comté.

#### PRISON, CITÉ DE TORONTO.

La reconstruction de la partie centrale de ce magnifique édifice, qui avait été détruite par un incendie, à la fin de 1861, n'a pas été pressée avec la rapidité que le Bureau aurait désiré. La conséquence en a été qu'on a trouvé, à la fin de l'année dernière, les prisonniers des comtés de York et Peel, et de la cité de Toronto, entassés dans la misérable vieille prison du comté. Durant le mois de juillet dernier, la reconstruction de la partie centrale de la nouvelle prison de la cité étant alors très avancée, le Bureau a appelé l'attention des autorités de la cité, sur la nécessité de prendre des mesures nécessaires pour compléter tous les arrangements préliminaires dans le but de faire occuper la nouvelle prison le plus tôt possible.

Le Bureau, en même temps, a insisté sur la nécessité de nommer au moins une aide-gardienne, vu qu'une seule gardienne ne suffisait pas pour la direction du grand nombre de femmes ordinairement détenues dans cette prison.

Pendant le mois de décembre dernier, le Bureau fut heureux d'apprendre, du greffier de la cité de Toronto, que la nouvelle prison était prête à recevoir les détenus, et que l'on se proposait de les transférer de la vieille prison du comté, sous peu de jours.

Les inspecteurs espèrent avec confiance que si les règlements de la prison sont strictement mis en force, et si le système de l'isolement et de la classification des prisonniers y est bien suivi, le nombre de ceux qui fréquentent habituellement la prison aura avant peu diminué de beaucoup.

## PRISON, COMTÉ DE WELLAND, WELLAND.

Lorsque l'inspecteur local visita cette prison en mai dernier il trouva que, nonobstant les remontrances réitérées du Bureau, le conseil de comté de Welland n'avait pas encore pris de mesures pour améliorer l'état de cette prison, et l'empêcher de tomber en ruines. La bâtisse était dans un état pire que l'année précédente, l'on devait s'y attendre, et tel que le Bureau l'avait prédit dans son rapport antérieur.

L'inspecteur a inscrit un mémoire énergique dans le livre de la prison, faisant un nouvel appel au conseil de comté, et lui enjoignant de prendre des mesures immédiates pour faire inspecter l'édifice par un architecte compétent et qu'au cas où ce dernier recommanderait la chose comme possible, de commencer sans délai à donner aux ailes de la bâtisse la sécurité qui leur manque.

L'inspecteur a, en même temps, attiré l'attention du shérif sur le fait que les vêtements n'avaient pas été fournis aux prisonniers.

Dans le mois de juin, le Bureau a été dûment notifié que le comité de la prison du conseil de comté avait pris le mémoire de l'inspecteur local en considération, et qu'il avait recommandé qu'on employa un architecte compétent pour examiner la prison et faire rapport sur le coût des réparations à y faire.

Il a de plus fait rapport qu'il avait recommandé l'achat de six habillements complets pour les prisonniers.

## VI.

## AMÉLIORATIONS APPORTÉES AUX PRISONS DANS LE HAUT-CANADA.

Les améliorations et additions faites durant le cours de l'année dernière, aux vieilles prisons dans le Haut-Canada, aux termes des exigences salutaires du chapitre 110 des statuts refondus du Canada, ont été détaillées au long dans les observations publiées sur les différentes prisons, dans le commencement de ce rapport.

Néanmoins, pour démontrer ce qui a déjà été fait par le Bureau, et ce qui reste encore à faire dans cette partie importante de ses travaux, l'on a cru devoir insérer plus bas un tableau semblable à celui annexé au rapport de 1862.

Ce tableau indique toutes les prisons du Haut-Canada, et fait voir celles qui ont été érigées ou dont les plans ont été faits, et toutes les améliorations apportées aux anciennes depuis que le Bureau est entré en fonction ;

NOUVELLES PRISONS.	PRISONS CHANGÉES ET AMÉLIORÉES.	PLANS POUR LES CHANGEMENTS, ETC., AUX PRISONS, APPROUVÉS.	PRISONS OU IL N'Y EU RIEN DE FAIT.
1 Lindsay.	1 Barrie.	1 Cayuga.	1 Belleville.
2 Ottawa.	2 Berlin.	2 Cornwall.	2 Hamilton.
3 Toronto.	3 Brantford.	3 Milton.	3 Kingston.
4 *Renfrew, prison du Co.	4 Brockville.	4 Niagara.	4 Owen Sound.
5 *Bruce, prison du Co.	5 Chatham.	5 Peterboro'.	5 Sandwich.
	6 Cobourg.	6 Picton.	6 Stratford.
	7 Goderich,	7 Algona.	7 Welland.
	8 Guelph,		
	9 London.		
	10 L'Original.		
	11 Perth.		
	12 Sarnia.		
	13 Simcoe.		
	14 Whitby.		
	15 Woodstock.		

\* Nouveaux comtés dans lesquels les prisons ne sont pas encore bâties.

En comparant ce tableau avec celui de même nature annexé au rapport de 1862, l'on trouvera que quatre prisons, savoir : celles de Barrie, Brantford, Brockville et Perth, ont été transposées de la troisième à la seconde colonne, et une, Peterboro', de la quatrième à la troisième. En d'autres termes, dans quatre prisons, les améliorations et additions ont été complétées durant l'année, et dans une, les plans pour les améliorations ont été approuvés, avec l'espoir, comme il est bon de le faire observer, que les travaux seront commencés et achevés cette année. Le seul autre changement opéré dans le tableau de l'an dernier, est le transposition de la troisième à la première colonne des prisons pour les nouveaux comtés de Renfrew et Bruce respectivement. Celles-ci sont de nouvelles prisons projetées pour de nouveaux comtés, et auraient dû être classées dans la troisième colonne.

Il reste encore quatorze prisons, dont la totalité est comprise dans les colonnes 3 et 4, dans lesquelles il n'y a pas encore eu de changements ou additions de faits. Dans la moitié du nombre, les plans pour les changements ou additions nécessaires, ont été soumis par les conseils de comté au Bureau, dûment approuvés par ce dernier, et sanctionnés par le gouverneur-général en conseil. Dans l'autre moitié, il a été impossible jusqu'à ce jour d'engager les conseils de comté à prendre même l'initiative de soumettre des plans des changements demandés à la considération du Bureau.

Sous ces circonstances, le Bureau étant convaincu "qu'aucune amélioration importante à la discipline des prisons communes ne pouvait être effectuée avant que les prisons même fussent mises en état de loger les détenus," s'est vu forcé d'attirer l'attention du gouvernement sur ces conseils de comté récalcitrants, dans le but de leur faire adopter les mesures nécessaires pour forcer ces conseils de comté à se conformer à la loi.

Avant de laisser cette partie de leur rapport, le Bureau désire faire observer que l'expérience de l'an dernier a corroboré l'opinion qu'ils ont toujours entretenu quant à la nécessité de commencer l'œuvre de réforme dans les prisons en changeant et perfectionnant les anciennes, afin de les rendre propres à ce système amélioré de discipline, que le Bureau désire inaugurer. Améliorer la prison, tel est, de fait, la première mesure à prendre dans cette voie de la réforme des prisons, et jusqu'à ce que cette mesure soit prise, rien ne peut être fait. Il est, néanmoins, très satisfaisant de voir que dans les anciennes prisons où ces changements ou additions ont eu lieu, et ont permis que les règlements de la prison furent sévèrement mis en force, il y a déjà eu une diminution visible dans le nombre des détenus. Il n'est peut-être pas une localité où cette diminution a été plus remarquable qu'à Ottawa. La nouvelle prison de cette cité, est probablement la meilleure du Canada, et l'ancienne en était à peu près la plus mauvaise, et cependant, la nouvelle est beaucoup plus redoutée par les prisonniers que ne l'était la vieille ! Le nombre total des détenus, l'année dernière, dans la nouvelle prison, était de 232, contre 416 durant l'année 1861, dans la vieille. A Ottawa, comme ailleurs, les gardiens des prisons avouent que les prisonniers objectent tous aux nouvelles prisons, ils aiment les vieilles infiniment mieux !

Il est inutile de chercher des arguments plus forts en faveur des nouvelles prisons, cette répugnance pour les nouvelles de la part des prisonniers,—répugnance que le Bureau espère encore augmenter avec le temps,—est sans doute due en partie au changement de régime alimentaire et à la sévère discipline qui y règne actuellement comparé à celle d'autrefois, mais elle est principalement due, dans l'opinion du Bureau, à l'isolement relatif des prisonniers les uns des autres sous le nouveau régime. Dans les vieilles prisons, les cellules pouvaient être sales, l'air pestilentiel et la nourriture mauvaise, bien que ce dernier défaut ne fut pas général, mais au moins les prisonniers pouvaient passer la journée ensemble, autour du poêle dans les chaubres réservées pour le jour, et jouir de l'ineffable consolation de coucher 3 ou 4 dans une cellule.

C'est parce que le Bureau est persuadé, par le sens commun et par l'expérience du passé que c'est par des prisons bien construites que l'on peut obtenir un système de discipline convenable, qu'il a signalé à l'attention du gouvernement les conseils municipaux qui ont, à dessein, refusé ou négligé de se conformer aux dispositions de la loi, au sujet des améliorations à faire à leurs prisons, et le Bureau espère que le gouvernement n'hésitera pas à se servir des pouvoirs que la loi lui donne, afin d'empêcher ces municipalités récalcitrantes de fouler aux pieds les sages et salutaires dispositions du statut, en suivant ses dictées de leur ignorance et leur aveugle parcimonie.

## VII.

## RÈGLEMENTS DES PRISONS.

C'est avec satisfaction que le Bureau est en état de pouvoir constater que les règlements faits par les inspecteurs sont graduellement mieux observés dans les différentes prisons. Il a trouvé qu'il était délicat de changer tout-à-coup la vieille administration des prisons en une nouvelle plus stricte et plus sévère. Il a préféré avoir recours à la persuasion pour introduire la nouvelle discipline, et il voit aujourd'hui avec plaisir, que les autorités locales en général se conforment aux règlements de la prison avec un grand zèle. Il désire, cependant, faire observer que parmi ceux qui ne sont point strictement observés, est celui qui exige l'isolement des prisonniers,\* en autant que l'état de la prison peut le permettre, et particulièrement l'isolement entre les prévenus et les condamnés. Un autre règlement qui n'est pas strictement observé est celui qui recommande, sans absolument ordonner, à l'exception des prisons de ville, l'emploi d'une gardienne chargée de la direction des prisonniers du sexe féminin. Dans quelques-unes des prisons rurales, aucune gardienne n'a été jusqu'à présent nommée, et dans d'autres, quoiqu'il n'y ait point eu de nomination, le salaire que l'on a accordé a été fixé à un chiffre si minime que cela a donné à douter si des personnes respectables accepteraient cette charge ou si, après l'avoir acceptée, le salaire n'en serait pas économisé plus tard, vu qu'elles se démettraient de leurs fonctions après en avoir fait l'essai pendant quelque temps.

## RÉGIME ALIMENTAIRE DE LA PRISON.

Sous ce chapitre, une amélioration importante a été réalisée dans plusieurs des prisons où le régime alimentaire, prescrit dans les règlements des prisons, n'avait pas été précédemment introduit. Les conseils de quelques-uns des comtés, sous le contrôle desquels se trouvent les prisons en question, ont été si bien convaincus, dans le cours de l'année passée, de la supériorité et de l'économie du nouveau régime alimentaire, qu'ils se sont décidés à l'adopter à l'avenir.

Le Bureau est fortement opposé, en principe, à ce que le geôlier soit le pourvoyeur ou l'entrepreneur de la nourriture des prisonniers sous sa surveillance, et il a rédigé ses règlements à ce point de vue. Il doit observer, cependant, que dans quelques-unes des prisons, par rapport, sans doute, à la difficulté d'obtenir des entrepreneurs pour un petit nombre de prisonniers et l'absence d'un marché régulier, le geôlier en est resté le fournisseur, mais à un prix beaucoup moindre que l'ancien. Par exemple, dans une prison où l'on payait l'ancien taux de 34 centins par jour, l'on fournit maintenant la nourriture de la prison pour 10 centins; et dans une autre où l'on payait 22 centins, le prix en est réduit à 12, le geôlier, dans les deux cas, étant lui-même l'entrepreneur. Une économie a été ainsi effectuée pour le public, bien que n'ayant pas eu lieu en la manière prescrite par les règlements. Mais le Bureau est d'opinion que, dans chacun de tous ces cas, le geôlier devrait être considéré l'acheteur simplement des provisions nécessaires et en porter le coût en ligne de compte, et ne pas être engagé comme entrepreneur.

Dans le dernier rapport, on attirait l'attention sur la prison de Montréal, en faisant le contraste entre le système qui y est suivi, là où le régime de la prison n'avait pas été observé, et celui de la prison de Québec, où il l'avait été, et il est heureux de pouvoir constater qu'un appareil de cuisine a été placé dans la prison de Montréal, au moyen duquel le régime alimentaire peut être suivi dans cette prison, à l'avenir, comme dans les autres, et il n'hésite pas à prédire non-seulement que la santé des prisonniers de cet établissement s'améliorera beaucoup, mais que le minime accroissement du prix de nourriture sera beaucoup plus que compensé par la diminution des dépenses pour les douceurs médicales, qui, dans les années passées, a monté à une somme de pas moindre de \$4,000 à \$5,000 près, par année.

## TRAVAIL DES DÉTENUÉS.

Le Bureau avoue qu'il est encore à chercher les moyens d'utiliser le travail des détenus ni n'entrevoient la perspective d'être en état d'atteindre cet objet important, jusqu'à ce

\* Dans le mois d'août dernier, le Bureau a adressé une circulaire aux shérifs du Haut et du Bas-Canada, appelant leur attention sur les différents règlements des prisons, qui n'ont pas été mis en force comme ils devaient l'être, et insistant particulièrement sur l'isolement des prisonniers, en autant que le permettent les circonstances.

que les prisons centrales aient été établies, dans lesquelles le travail des détenus pourra être concentré et exploité.

Dispersés comme le sont actuellement les prisonniers sur toute la province, à différents endroits à une grande distance les uns des autres, il est impossible de les employer utilement ou de trouver des contre-maîtres capables de les diriger. Ce n'est que dans les prisons centrales où l'on puisse concentrer leur travail ou engager des hommes experts pour instruire les condamnés. Néanmoins, il est des localités où il est possible d'occuper les détenus si les municipalités voulaient bien y contribuer. A Montréal, par exemple, les prisonniers peuvent être employés à concasser de la pierre pour la corporation, si le comité de voirie consentait à livrer les matériaux et les enlever ensuite; mais, l'on se préoccupe si peu d'un semblable avantage ou de réprimer le crime dans la cité en le punissant par le travail forcé, que des milliers de charges de pierres concassées ont encombrées les cours de cette prison pendant très longtemps et les encombrent encore aujourd'hui. A Toronto, la main-d'œuvre des détenus a été offerte gratuitement, à condition de fournir la pierre et d'en opérer le charroyage une fois concassée, mais il est très rare que la demande s'en fasse sentir. A Guelph, la main-d'œuvre des prisonniers a aussi été offerte à la ville gratuitement, à condition seulement de l'utiliser, et l'on n'a pas encore profité de cet avantage.

En face d'une semblable apathie de la part des autorités, le Bureau se demande naturellement, qu'elle peut en être la cause, surtout quand il s'agit des intérêts publics que l'on néglige d'une manière si évidente. Le Bureau se demande aussi à quelle espèce de travail on pourrait astreindre les détenus des prisons communes, avec des chances certaines d'en écouler les produits, quand les individus représentant les intérêts des corporations locales, refusent d'utiliser, sans qu'il leur en coûte un seul denier, celui dont leurs mandataires ont un besoin réel, et pour le paiement duquel leurs mandataires sont nécessairement taxés.

L'argument, que les détenus d'une constitution forte et robuste doivent être forcés de contribuer par leur travail à diminuer les frais de leur entretien, est certainement très sain en principe, mais très difficile à mettre en pratique, quand l'on voit des hommes publics des villes dans lesquelles ces prisonniers sont écroués, refuser d'accepter le profit de leur travail à aucun prix, voir même, à titre gratuit.

Néanmoins, le Bureau désire encore fortement attirer l'attention des shérifs et autres autorités préposées à la surveillance des prisons sur un sujet d'une aussi grande importance, et les engage à faire tout en leur pouvoir pour procurer de l'emploi aux prisonniers du sexe masculin.

Quant aux femmes, il est toujours possible de les occuper à la couture et au tricotage, au moins, et cela, sans grande dépense d'argent. Dans les prisons où les gardiennes manifestent un grand intérêt pour la discipline et pour le bien-être des malheureuses placées sous leur surveillance, les matériaux sont faciles à trouver, et ces dernières sont, règle générale, presque constamment occupées. Les inspecteurs sont d'avis que quand bien même la vente des articles ainsi fabriqués ne rapporterait aucun bénéfice, il en résulterait pas moins un gain considérable pour les femmes, tant sous le rapport de la discipline que sous celui des habitudes d'industrie acquises à la suite de ce travail; objet plus que suffisant pour engager les autorités locales à prendre des mesures définitives pour atteindre un but aussi désirable.

#### REGISTRE DES PRISONS.

Il y a maintenant plus de deux ans que le Bureau a soumis au gouvernement, des blancs de registre devant être fournis à toutes les prisons, dans le but de collectionner les statistiques nécessaires tout en leur donnant un cachet d'uniformité, et le Bureau prend très-respectueusement la liberté de rappeler ce fait, dans l'espoir que ces registres ne tarderont pas à être placés entre les mains des shérifs.

Le tout respectueusement soumis.

J. C. TACHÉ,  
E. A. MEREDITH,  
J. M. FERRES,  
T. J. O'NEILL.

RAPPORT ANNUEL  
DE LA  
STATION DE LA QUARANTAINE  
A LA  
GROSSE-ILE.

---

QUEBEC, 30 novembre 1863.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport usuel sur l'établissement de la Quarantaine à la Grosse-Ile, pour l'année expirée le 8 octobre 1863.

En comparant les résultats de cette année avec ceux des précédentes, on verra que la santé des immigrants a été meilleure, que la mortalité a été moindre à l'hôpital et durant la traversée, et que les admissions n'ont pas été aussi nombreuses.

Il est mort pendant la traversée trente-deux individus, dont un s'est suicidé en se précipitant à la mer. Dix naissances ont eu lieu dans le même intervalle.

Un délai survenu dans l'émission de la proclamation établissant la quarantaine, n'ayant pas permis aux pilotes de s'en munir avant leur départ, différents navires chargés d'immigrants ont pu continuer leur route à Québec sans faire escale à la Grosse-Ile pour subir l'inspection. Dans plusieurs d'entre eux s'étaient déclarés des maladies contagieuses pendant la traversée, qui avaient occasionné la mort de certains passagers. La liste des noms et du nombre de ces navires est annexée à ce rapport.

A leur arrivée à Québec, les malades à bord de ces bâtiments furent transférés à l'hôpital de la marine, c'est-à-dire ceux qui étaient trop faibles pour continuer leur voyage. Les autres, avec leur linge sali par les ordures accumulées pendant la traversée, furent expédiés vers l'ouest sans profiter de la purification et de la ventilation que l'on fait subir à leurs effets quand ils séjournent à la Grosse-Ile.

Il est à désirer que l'on prenne, à la prochaine saison, les mesures nécessaires pour munir les pilotes de la proclamation, afin que les navires chargés d'immigrants puissent profiter des avantages qui, à la Grosse-Ile, sont mis à leur disposition avec tant de libéralité par le gouvernement provincial et qui leur permettent de purifier leur linge et leurs articles de literie et de loger leurs malades dans les hôpitaux qui y sont établis. L'on devrait aussi voir à ce que la loi de la quarantaine fut mise à exécution dans les cas de maladies ou de décès survenant à bord des vapeurs venant d'Europe. Des individus ont été atteints de la variole, diphtérie et de rougeole, pendant la traversée de ces bâtiments et débarqués à Québec ou à la Pointe-Lévi. Le cadavre d'un immigrant venu par l'*United Kingdom*, et mort de diphtérie, fut débarqué à la basse-ville en plein jour. Un autre cadavre d'un immigrant, mort du typhus à bord du *Damascus*, fut transporté au dépôt du chemin de fer à la Pointe-Lévi. C'est là que je l'ai vu et que j'ordonnai de le porter au cimetière près de l'hôpital de marine. La loi prescrit bien clairement que dans les cas de maladies contagieuses ou de décès survenant à bord de ces vapeurs pendant la traversée, ces derniers doivent être assujétis à tous les réglemens applicables aux voiliers dans les mêmes circonstances. Je suis convaincu que les maladies contagieuses qui ont visité ce pays dans le cours des deux dernières années, et qui ont fait de si grands ravages à Brockville et au pénitencier surtout, doivent être attribuées à la négligence des précautions qui ont pour but de faire séjournier à la Grosse-Ile tous les immigrants atteints de maladies.

Le petit nombre de malades à l'hôpital, et le peu de passagers débarqués sur l'île, pendant la saison, m'ont permis d'utiliser les services des différents employés de différentes manières ; ils ont été occupés à réparer les édifices, blanchir à la chaux et peindre les abris et les maisons, ces dernières, ne l'ayant pas été depuis quatorze ans, en avaient surtout grandement besoin. Le quai construit en eau profonde, dont l'avantage et l'utilité ont été si souvent appréciés, a été planchéié à neuf sur toute sa longueur, et les côtés en ont été réparés. La cuisinière et la garde-malade, les deux seules femmes employées dans l'hôpital, ont consacré tous leurs moments de loisir à mettre en état tous les articles de literie de l'établissement. J'annexe au présent un état des travaux les plus importants ainsi exécutés sans frais à la province, à part le coût des brosses pour le blanchissage, le zinc, la peinture, l'huile et les autres matériaux. Les services rendus par les bateliers, la police et les gardiens de l'hôpital, dans l'exécution de ces travaux, équivalent à plus que leurs salaires, si on les estime aux prix payés autrefois aux entrepreneurs.

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

G. M. DOUGLAS, M. D.,  
Surintendant

L'hon. L. LeTellier de St. Just,  
Ministre de l'immigration,  
Etc., etc.

ÉTAT des admissions, sorties et décès à l'hôpital de la Quarantaine, 1863.

PAYS NATAL.	SEXE.				MALADIES.				DECES.			SORTIES.			
	Hommes.	Femmes.	Enfants.	Total.	Fèvre.	Varole.	Dissenterie.	Autres.	Typhus.	Varole.	Dissenterie.	Hommes.	Femmes.	Enfants.	Total.
Irlande.....	1	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1
Danemark.....	.....	2	.....	2	1	1	.....	1	1	.....	.....	.....	1	.....	1
Suède.....	1	1	.....	2	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	1	.....	2
Allemagne.....	13	12	14	39	14	.....	4	21	.....	.....	.....	13	12	14	39
	15	15	14	44	17	1	4	22	1	.....	.....	14	14	14	43

G. M. DOUGLAS, M. D.,  
Surintendant.

ÉTAT des édifices publics, etc., à la Grosse-Île, réparés, en 1863, par les employés de l'établissement, aidés d'un homme envoyé de Québec, et de deux journaliers de l'Île-aux-Grues.

1. Le quai en eau profonde a été planchéié à neuf et les côtés en ont été réparés, nouvelles portes construites au milieu, le tout en bon ordre.

2. Abris No. 2 pour les passagers couvert de bardeaux neufs et réparé—le toit en ayant été enfoncé par la neige. Quatre autres abris remis en bon état. Résidence de

l'aumônier catholique romain, casernes de la police, chapelles catholiques romaines et protestantes réparées ; ainsi que la grande cuisine destinée aux passagers et le puits ; et blanchissage à la chaux de tous ces édifices.

3. Dans la division centrale, les maisons des bateliers ont été couvertes de bardeaux neufs. Résidence du médecin, peinte en dehors et toit réparé ; et blanchissage à la chaux de tous les autres édifices.

4. Hôpitaux escavés, etc. Cuisine réparée. Logement de la garde-malade couvert de bardeaux neufs et éloigné de l'hôpital. Maison et dépendances de l'assistant médecin, réparés. Blanchissage de tous ces édifices.

GEO. DOUGLAS, M. D.,  
Surintendant.

LISTE des navires portant des passagers qui ont violé la proclamation, en continuant leur route à Québec sans faire escale à la Grosse-Île pour y subir l'inspection, en 1863.

Nom.	Commandant.	Port.	Départ.	Arrivée.	Cargaison.	Passagers.				
						Cabine.	Embarquant.	Nés.	Malades.	Décédés.
Barque Nubia.....	W. Little.....	Londonderry ...	Avril 11	Mai 15	Générale	.....	186	.....	.....	.....
Barque Oriental .....	H. Tom.....	Plymouth.....	Avril 12	Mai 15	Générale	2	105	.....	.....	.....
Goëlette Keppler.....	Jürgens .....	Hamburg .....	Avril 2	Mai 24	Générale	2	438	1	.....	14
Barque Nor. e.....	O. Teimandsen ..	Bergen .....	Avril 24	Juin 4	Générale	1	279	1	.....	4
Barque Hebe.....	Hansen.....	Bergen.....	Mai 7	Juin 6	Générale	.....	13	.....	.....	.....
Barque Geo. Joharm .....	Rasemeyer .....	Bremen.....	Avril 8	Juin 6	Générale	.....	117	.....	.....	1
Goëlette Sleipner.....	H. Waage .....	Bergen.....	Avril 26	Juin 7	Générale	23	121	.....	.....	1
Barque Main .....	H. Bull.....	Hamburg .....	Mai 3	Juin 8	Lest.....	.....	294	.....	.....	3
Barque Laurdal .....	Petersen .....	Porsgrund .....	Avril 2	Juin 8	Lest.....	77	26	1	.....	.....
Goëlette Maple Leaf.....	Funnemarek.....	Porsgrund .....	Mars 24	Juin 8	Lest.....	.....	89	.....	.....	2
Brig William Tell.....	Christorphenser ..	Christiana .....	Avril 30	Juin 8	Lest.....	1	147	.....	.....	1
Barque Queen .....	Hughes.....	Liverpool.....	Avril 24	Juin 9	Générale	1	29	.....	.....	.....
Barque Hebe.....	Olsen.....	Stavanger.....	Mai 15	Juin 16	Lest.....	.....	66	.....	.....	.....
Barque Carrig .....	Codd.....	Wexford .....	Juin 1	Juillet 19	Lest.....	.....	41	.....	.....	.....
S. S. United Kingdom.....	Ferrier.....	Glasgow .....	Juillet 18	Août 3	Lest.....	10	375	.....	.....	1
Barque Snowdon .....	Langlois.....	.....	Juin 19	Août 6	.....	.....	125	.....	.....	†1
S. S. St. Andrew.....	Scott.....	Glasgow .....	Août 1	Août 18	Générale	8	132	.....	.....	1
Barque Fleetwing .....	Rjneiff.....	Lanroig .....	Juin 25	Août 24	Lest.....	.....	25	.....	.....	.....
S. S. St. George.....	Wiley.....	Glasgow .....	Oct. 7	Sept. 23	Générale	16	186	.....	.....	4
S. S. Damascus .....	Dodds.....	Liverpool.....	Oct. 25	Sept. 23	Générale	.....	.....	.....	.....	*1

\* Fièvre.

† Commandant.

(Signé)

GEO. DOUGLAS, M. D.,  
Surintendant.



## RAPPORT ANNUEL

DE

# L'HOPITAL DE LA MARINE ET DES ÉMIGRÉS.

A Messieurs les Inspecteurs d'asiles, prisons, etc.

Les syndics de l'hôpital de la marine et des émigrés ont l'honneur de soumettre, avec leur rapport annuel suivant, le retour du médecin-interne sur les admissions, sorties et décès qui ont eu lieu à l'hôpital pendant l'année 1863, ainsi que divers états des dépenses encourues pour le maintien de l'hôpital pendant la même année.

Le retour du médecin-interne peut se résumer comme suit :

No. de malades restés à l'hôpital le 31 déc. 1862....	65
Admissions pendant l'année 1863.....	1,568
	—1633
Sorties.....	1,489
Décès.....	66
No. de malades restant à l'hôpital le 31 déc. 1863...	78
	—1633
Durée moyenne de séjour à l'hôpital.....	21 jours.
Collective.....	34779 "
Moyenne de malades par jour.....	95
Mortalité par cent.....	3.66

Ne sont pas compris dans cette évaluation six décès survenus sous les vingt-quatre heures après admission.

Les admissions peuvent se classer comme suit :

Marins.....	931
Émigrés.....	153
Résidents (payants).....	47
Résidents (par charité).....	502
	—1,633
Catholiques.....	830
Protestants.....	798
Infidèles.....	5
	—1,633

Indépendamment de la classe de malades dont il est fait mention, 1153 individus se sont présentés à l'hôpital pour y être traités comme "malades externes." Sur ce nombre il y avait :

Marins ou émigrés.....	147
Résidents.....	1016

Si l'on compare le résumé qui vient d'être fait avec celui des dernières années, on verra qu'il s'est opéré un accroissement considérable dans le nombre des malades, tant internes qu'externes. Cet accroissement, que la commission se plaît encore une fois à signaler, n'est pas dû uniquement au grand nombre de vaisseaux qui ont visité notre port l'été dernier, mais bien aussi à ce que les pauvres de la ville se prévalant de la munificence du gouvernement sont venus en plus grand nombre que d'habitude réclamer des soins dans une institution contre laquelle il existait autrefois tant de préventions.

Il est un fait que la commission ne croit pas devoir passer sous silence; c'est l'augmentation d'environ un pour cent qui se fait remarquer dans la mortalité pour l'année qui vient de finir. Cette augmentation est due, soit dit en passant, à des causes en dehors de

tout contrôle et s'explique en partie par le fait qu'en 1862, il n'est survenu que deux morts sur quarante-sept cas de variole, tandis qu'en 1863, on a eu quinze morts à enregistrer sur soixante-et-dix-sept cas qui ont été admis. Du reste, les registres des différentes paroisses de la ville et des environs sont là pour constater une augmentation analogue, généralement très-considérable et dans laquelle cas presque double, il faut ajouter que dans la ville et les localités auxquelles il est fait allusion aucune maladie ne régnait l'année dernière, à l'état d'épidémie.

Par les états qui accompagnent ce rapport, on verra que les dépenses pour le maintien de l'hôpital pendant l'année 1863 se sont élevées à \$22595 12, savoir :

A la charge du gouvernement .....	\$21841 02
Soldés par loyer de grèves .....	240 00
Soldés par pension de malades.....	322 05
Soldés par le médecin-interne.....	120 00
Vente de cendres.....	4 00
Remboursés par le percepteur des douanes .....	58 05*
<b>Total.....</b>	<b>\$22,595 12</b>

Cette somme de \$ 2595 12 est très élevée sans doute ; néanmoins, il est très satisfaisant, pour la commission, de pouvoir constater une diminution relative très-considérable dans le coût de chaque malade, puisqu'il est descendu à \$13 83 pour l'année 1863, de \$16 00 ou environ qu'il était en 1862. D'ailleurs, pour expliquer l'augmentation d'un peu moins de \$3000 qui se fait remarquer dans les dépenses de cette année, il suffit de réfléchir que le nombre des malades s'est accru d'environ un tiers, et la durée collective de leur séjour d'à peu près un quart.

Il est un item des dépenses sur l'élévation duquel la commission croit de son devoir de donner quelques explications, l'item des salaires. Sans parler du nombre beaucoup plus considérable que d'habitude, de domestiques généralement et d'infirmiers surtout, nécessité par l'augmentation dans le nombre des malades, les syndics ont dû en engager quelques-uns pour le service spécial de deux salles qu'ils se sont vus forcés d'ouvrir dans les *sheds* pour le traitement des cas de variole. A part leur nombre toujours croissant, ces cas compromettaient gravement la salubrité de l'hôpital, car, en plusieurs circonstances, des individus admis pour des affections sans gravités ont été atteints de la maladie. Les syndics ont la satisfaction de pouvoir ajouter qu'après avoir pris cette démarche, ils n'ont eu aucun cas de contagion à enregistrer.

Il est encore un item sur lequel les syndics croient devoir donner quelques éclaircissements, l'item des ouvrages de menuiserie. Depuis longtemps, l'individu chargé des inhumations au cimetière du Gros-Pin, se plaignait de l'état de dilapidation où se trouvait la maison affectée à son usage, finalement elle était devenue à peu près inhabitable en hiver ; alors il fallut sérieusement songer à la réparer et la chose a coûté nécessairement une somme assez ronde.

Une autre chose dont le besoin se faisait sentir depuis longtemps, c'était le manque d'armoires dans les salles, où les malades pussent déposer une partie des effets qui leur servent journellement. Ces effets gisaient épars çà et là sur les lits, sur les tables au grand détriment de la propreté et du confort des malades. Les syndics ont pensé, cette année, qu'il n'était guère possible de différer plus longtemps à se procurer ces meubles dont les médecins-visiteurs avaient plusieurs fois signalé l'absence. Ils ont donc fait faire par le menuisier de l'hôpital, cinquante petites armoires qu'ils ont placées entre les lits des malades et qui servent en même temps de table à ceux d'entre eux qui ne peuvent prendre leurs repas à la table commune. La somme consacrée à cela, s'est élevée à un peu plus de \$100.

Les syndics, sans s'écarter de cette sage économie si inséparable d'une bonne administration et toujours en vue de contribuer au bien-être des malades, ont songé à consacrer une certaine somme à l'embellissement des alentours de l'hôpital. Ils ont, en conséquence, fait faire de nouvelles plantations d'arbres forestiers, d'arbrustres et de plantes. Pour protéger ces plantations ils ont fait ériger en avant de l'hôpital une pallissade en bois qui, par sa solidité et son élégance, ajoute encore à l'apparence extérieure de l'édifice.

\* Ces \$58 05 ont été avancées pour le renvoi en Angleterre d'un matelot, atteint d'aliénation mentale et délaissé à l'hôpital par le capitaine de son vaisseau.

Les syndics pensent qu'il serait fastidieux de s'étendre plus longuement sur les détails si nombreux et si variés de leur administration ; il est cependant un fait, que cette année encore ils croient devoir signaler, c'est la manière imparfaite dont l'hôpital est alimenté d'eau. Pour toutes les considérations énoncées dans leur rapport de l'année dernière ils croient devoir attirer l'attention sur les résultats fâcheux que l'état de choses actuel est susceptible d'amener. La commission a bien fait exécuter certains travaux de plombier qui en reliant les citernes des deux ailes entre elles, ont rendu l'eau un peu plus abondante, mais la quantité fournie journellement aujourd'hui par l'aqueduc ne laisse pas d'être tout à fait insuffisante.

En terminant leur rapport, les syndics désirent insister surtout sur l'importance qu'il y aurait de terminer la balustrade qui entoure l'hôpital, car en plusieurs circonstances, et en dépit de la surveillance exercée à cet égard, des individus du dehors ont pu s'introduire clandestinement dans les salles et procurer aux malades des boissons alcooliques. On comprend finalement tout ce que le bon ordre et l'économie intérieure de l'hôpital ont à souffrir d'un pareil ordre de choses.

Le tout respectueusement soumis.

(Signé),

P. WELLS,  
Secrétaire.

31 janvier, 1861.

### SOMMAIRE des dépenses de l'hôpital de marine et des émigrants, durant l'année 1863.

	\$ cts.	\$ cts.
Salaires—officiers et serviteurs.....	5928 91	
Alloué aux chapelains.....	288 00	
Alloué au pharmacien.....	120 00	
Provisions pour les officiers et serviteurs.....	1332 80	
		7689 71
Nourriture des malades.....	5208 68	
Traitements médicaux.....	56 25	
Vin, bière, spiritueux, etc.....	401 53	
Médecines, instruments de chirurgie, etc.....	1022 11	
		6688 57
Charroirage.....	87 17	
Combustible.....	1356 45	
Glace.....	16 00	
Enterrements.....	177 50	
Luminaire.....	460 90	
Paille.....	161 01	
Lavage.....	1137 99	
Eau (30 avril 1863).....	400 00	
		3797 02
Annonces, impressions et papeterie.....	127 31	
Dépenses pour l'entretien des enfants nés à l'hôpital.....	420 00	
Chandeliers pour la chapelle.....	64 50	
F. lence.....	77 03	
Marchandises sèches.....	870 16	
Meubles.....	171 85	
Gravier.....	30 00	
Quincaillerie.....	47 73	
Prime d'assurance.....	189 00	
Service.....	76 65	
Couture.....	57 20	
Divers.....	56 86	
Arbres (plantés) et plants.....	54 20	
		2242 43
Ouvrage de charron.....	42 00	
do poseur d'appareils à gaz.....	129 97	
do menuisier.....	1147 19	
do plombier.....	545 75	
do tailleur de pierre.....	62 00	
do forgeron.....	220 04	
do ferblantier.....	50 44	
		2197 39
Total.....		\$22595 12

## RAPPORT

SUR

# L'ASILE PROVINCIAL DES ALIÉNÉS

A TORONTO.

*Aux Inspecteurs d'Asiles, etc., du Canada :*

MESSIEURS,—Conformément aux dispositions de la loi, j'ai l'honneur de soumettre à votre Bureau le rapport suivant sur l'asile provincial des aliénés à Toronto.

Le 1er janvier 1863, le nombre des malades qui restait à l'asile principal et à la succursale de l'Université, était comme suit :—

	HOMMES.	FEMMES.	TOTAL.
A l'asile principal.....	183	164	347
A la succursale de l'Université.....	7	60	67
Total.....	190	224	414
Les admissions en 1863, ont été de.....	71	97	168
Faisant un grand total, durant l'année, de.....	261	321	582
Les renvois ont été de.....	36	49	85
Evasions.....	2	0	2
Décès (y compris la succursale de l'Université.....	14	11	25
Transférés à l'asile d'Orillia.....	6	6	12
Ce qui laissait, au 1er janvier 1864.....	58	66	124
Total.....	203	255	458
Ces 458 malades sont répartis comme suit :—			
A l'asile principal.....	198	182	380
A la succursale de l'Université.....	5	73	78
Total.....	203	255	458

Ainsi le nombre des malades soignés dans les deux institutions s'est accru de 44 durant l'année, c'est-à-dire, de 33 à l'asile principal, et de 11 à la succursale.

Comme le surintendant médical de la succursale d'Orillia doit faire un rapport sur cette institution, je n'en inclue pas les chiffres dans le mien.

Le chiffre total des admissions depuis l'ouverture de l'asile en 1841, a été de 2,978, savoir :—

Hommes mariés.....	702	} 1,580
Hommes non-mariés.....	878	
Femmes mariées.....	899	} 1,398
Filles.....	499	
Total.....		2,978

Sur ce chiffre de 2,978 aliénés,

	HOMMES.	FEMMES.	TOTAL.
Ont été renvoyés.....	872	706	1,578
Sont morts.....	319	260	579
Se sont évadés.....	28	9	37
Ont été transportés à l'asile de Malden en 1861.....	108	91	199
Réstant à l'asile principal.....	193	182	380
“ à la succursale de l'Université.....	5	73	78
“ “ d'Orillia.....	50	77	127
Total.....			2,978

Il est peut-être nécessaire de faire remarquer que comme les malades ne sont jamais renvoyés à moins d'être guéris ou ramenés chez eux par leur famille, contrairement à mon avis, ou, dans quelques cas exceptionnels, avec mon consentement, et le nombre de ceux qui sont ainsi renvoyés étant insignifiant, l'on peut regarder notre rapport des sorties comme étant à peu près celui des guérisons ; la différence pourrait être à peu près couverte par le nombre des évasions qui, lorsqu'elles réussissent, sont presque toujours le fait de malades guéris ou à peu près, et qui, par conséquent, sont gardés dans leurs familles.

Dans tous les cas contraires, j'envoie chercher les malades, qui sont ramenés à l'asile.

Il existe une disproportion évidente entre les admissions d'hommes et de femmes durant l'année dernière, qu'il m'est impossible d'expliquer : celles des premiers ont été de 71, et des dernières de 97. Les sorties indiquant aussi une disproportion semblable, savoir : 36 hommes, 49 femmes.

En 1862, il a été reçu 93 hommes et 84 femmes, et il est sorti 57 hommes et 48 femmes.

Le total pour 1862 et 1863 a été : admis, 164 hommes, 181 femmes ; renvoyés, 82 hommes, 11 femmes. Le total pour 1860 et 1861 a été : admis, 191 hommes, 191 femmes ; renvoyés, 77 hommes, 89 femmes ; et pour les quatre années : admis, 355 hommes, 379 femmes ; renvoyés, 159 hommes, 170 femmes.

La proportion des renvois aux admissions, durant ces quatre années, est exactement la même pour les deux sexes, c'est à-dire, de 45 pour cent, moins une fraction. D'après ces chiffres, il semblerait évident que les chances de guérison sont égales chez les deux sexes, de même que celles de l'atteinte de l'aliénation. Durant les dernières dix années et demie, le nombre des admissions a été de 777 hommes, et de 820 femmes.

Le total des renvois, depuis l'ouverture de l'asile, relativement aux admissions, a été, pour les hommes, comme 55 est à 100, et pour les femmes, comme 50½ est à 100.

Le total des décès a été de 579, auquel il faut ajouter 19 sur les 149 malades assignés à l'asile de Malden lors de la déclaration de son indépendance en 1862,—ce qui fait 378 en tout, durant une période de 22 ans et 11 mois, ou environ 19½ pour cent sur le total des admis us.

Le total des renvois, décès et évasions, durant cette même période, a été de 2,213, ce qui fait un peu moins de 75 pour cent sur le total des admissions. En conséquence, il reste encore un peu plus d'un quart des admis, qui sont logés dans l'asile principal et dans les succursales.

Si les sorties, soit pour cause de guérison ou de décès, égalaient chaque année les admissions, nous n'aurions pas à craindre de voir l'asile s'encombrer. Toute amélioration dans le traitement des aliénés doit tendre, je crois, à accroître le nombre des guérisons et à diminuer celui des décès, tandis que d'un autre côté, un moins bon traitement et une moins bonne administration doivent diminuer les guérisons et accroître le nombre des décès ; en sorte que, au point de vue de la dépense, il n'y a probablement rien à gagner en négligeant le bien-être matériel des habitants de l'asile. Il peut être vrai qu'à en juger seulement par les chiffres, une très grande amélioration dans le bien-être des malades peut n'avoir qu'une légère influence sur les statistiques des guérisons et des décès. Les premiers peuvent augmenter, et les derniers diminuer, mais seulement dans une légère proportion ; et pourtant, si cette légère proportion comprenait notre père ou notre mère, notre femme ou notre enfant, ne remercierions-nous pas Dieu de ce bienfait, et n'accorderions-nous pas toute notre estime aux hommes du pouvoir, à la sage bienfaisance desquels

cette guérison serait due, bien qu'ils n'y auraient rien mis de leur bourse? C'est là la seule manière chrétienne et rationnelle d'envisager la question. La folie est une maladie inhérente à l'humanité, elle prend ses victimes dans tous les rangs, et lorsqu'elle atteint l'homme haut placé, elle l'abaisse au même niveau que le mendiant qu'elle frappe.

L'indifférence pour le bien-être des aliénés ne peut exister dans aucun cœur, excepté chez ceux qui pensent n'en pouvoir jamais être atteints. Pour ceux-là, il peut se faire que n'importe quel logement, quelle qu'en soit l'exiguité et les désagréments; n'importe quelle classification, qu'elle soit défectueuse ou dégoûtante; n'importe quel air à respirer, qu'il soit fétide ou pestilentiel,—paraisse toujours assez bon pour la masse pauvre, et que tout ce qui a l'air d'un bien-être supérieur, ou d'une élégance domestique, n'est qu'un gaspillage des deniers publics.

Et cependant j'ai vu des personnes qui très probablement avaient partagé ces opinions, manifester de tous autres sentiments lorsque le malheur voulait qu'elles fussent forcées de demander une place à l'asile pour quelque proche et cher parent. Bien qu'elles pussent avoir souvent remarqué déjà que les malades de cet asile couchent, pour les sept-huitièmes; dans de grands dortoirs communs, et que nos chambres qui sont destinées à n'avoir qu'un seul lit en ont toujours deux, à moins que la chose ne soit tout à fait impossible à cause de la violence ou d'autres mauvais penchants de ceux qui les occupent, (et cette classe est toujours plus nombreuse que nous ne pouvons en recevoir convenablement),—elles s'attendent toujours à ce que leur parent aliéné ait une chambre à part, avec toutes les commodités et le confort qu'il avait dans sa famille. Lorsqu'on leur dit que toutes les chambres à un seul lit sont déjà occupées, elles pensent que rien ne serait plus facile ou plus convenable que de déloger quelqu'un afin de faire place à leur malade. Mais ce serait peut-être faire une dangereuse expérience que de se rendre à leur demande. Le malade qu'il faudrait déloger ne serait peut-être nullement susceptible d'être associé à un autre, d'autant plus qu'il a été mis seul dans une chambre à cause de ses penchants dangereux.

Dans le dernier rapport annuel de votre Bureau à Son Excellence le gouverneur-général, vous exprimez l'opinion "qu'à la rigueur on pourrait, vu le grand besoin, porter sans danger, à Toronto, la moyenne (des aliénés) à 400."

Les règlements de l'asile, qui doivent me servir de guide, disent (Voir chap. 1er, clause 2) que "le surintendant médical pourra de temps à autre, avec l'approbation des commissaires ou de la majorité d'entre eux, déclarer la moyenne des malades qui pourront, à cette époque, être admis à l'asile, et pourra refuser l'admission de toute personne en sus et au-delà de ce nombre."

Ce règlement fut passé dans un temps où le nombre des malades ne s'élevait pas à 400. Les commissaires croyaient alors qu'il pouvait être dangereux d'augmenter le nombre des aliénés dans l'asile, et je partageais pleinement cette opinion. De fait, les commissaires en vinrent à cette conclusion après m'avoir consulté,—ce qui se fait généralement, je crois, dans les institutions publiques confiées aux soins d'un médecin. Je ne me rappelle aucune occasion où votre Bureau se soit occupé de ce sujet en ma présence; et la première nouvelle que j'ai eue de l'opinion exprimée par votre Bureau à Son Excellence, m'est parvenue par la lecture de votre rapport, imprimé à la fin de l'année dernière. Si votre Bureau m'eût exprimé le désir de voir augmenter le nombre des lits à 500, j'aurais essayé, autant que possible, de le faire; mais en même temps j'aurais prié votre Bureau de m'indiquer les différents dortoirs dans lesquels j'aurais pu introduire de nouveaux lits, car, dans les efforts que j'ai faits, tant avant qu'après avoir lu votre rapport, pour accroître le nombre des lits, j'ai éprouvé une grande difficulté, et une très grave responsabilité. Il ne serait peut-être pas difficile de parcourir, durant le jour, les salles et les dortoirs de l'asile et d'indiquer des places vacantes en apparence où l'on pourrait mettre de nouveaux lits. Si les internes étaient tous sains d'esprit, l'on pourrait en augmenter le nombre presque jusqu'à suffocation, sans résultats flagrans immédiats; mais on ne peut entasser ainsi les hôtes d'un asile d'aliénés sans encourir les plus grands dangers; et votre Bureau sait parfaitement que les fous de l'asile de Toronto ferment,—en conséquence du transfert aux succursales de tous les fous tranquilles ou moins dangereux, et du fait que j'ai toujours cherché à admettre en premier lieu les plus violents, les plus turbulents et les plus dangereux,—la population d'asile peut être la plus incommode qui existe sur ce continent. Ajoutez à ces considérations que sur 380 malades qui sont maintenant dans l'asile, il n'y

en a que 36 (12 femmes et 24 hommes) qui ont des chambres séparées, à un seul lit. Chacun de nos six quartiers n'a que huit chambres à un seul lit, auxquelles on a ajouté les petits appartements destinés et autrefois employés comme garde-robe, ce qui en porte le nombre à 57. Dans les cas d'urgence nécessaire, 21 de ces 57 chambres sont occupées par deux malades. Les dortoirs communs contiennent de 5 à 15 lits chacun, et logent le reste des malades.

Je ne veux faire aucune comparaison entre l'asile de Toronto et celui de Beauport, non pas parce que je ne serais pas prêt à en faire, mais parce que c'est un établissement privé du Bas-Canada, et tant qu'il satisfait aux besoins de ceux qui s'en servent, je ne désire pas imposer mon opinion; mais en comparant l'asile de Toronto avec ceux des États-Unis ou d'Angleterre, construits durant les vingt dernières années, le contraste qui existe entre la proportion des malades logés dans des chambres à un seul lit, et de ceux qui couchent dans des dortoirs communs, ne peut manquer de frapper l'attention de toute personne intelligente, et doit rendre manifeste le fait que la responsabilité de celui qui est placé à la tête de cette institution est très grave.

Dans l'asile des aliénés de l'État de New-York, situé à Utica, sur un total de 528 malades, 187 couchent dans des dortoirs communs contenant trois, quatre ou huit lits, et les 341 qui restent ont des chambres séparées.

Dans l'asile de Trenton, New-Jersey, il n'y a qu'environ un tiers ou un quart des malades qui couchent en commun, dans des chambres à 3 ou 8 lits chacune.

Dans l'asile de Long View, près de Cincinnati, les malades sont répartis dans les proportions suivantes :—un sixième dans des chambres à un lit; la moitié dans des chambres à deux lits; un septième dans des chambres à cinq lits, et le reste (environ un cinquième) dans des chambres à douze lits.

Dans l'asile de Concord, N. H., qui est, je crois, le plus encombré de tous ceux que j'ai vus, relativement à sa capacité cubique, il n'y a que 18 malades qui n'occupent pas des chambres séparées.

Je pourrais facilement continuer ces comparaisons, mais je crois que cela n'est pas nécessaire. Je suis bien convaincu qu'il n'y a pas un seul surintendant intelligent d'asile d'aliénés en Amérique ou en Europe, qui ne dira pas, comme moi, que l'on ne peut sans danger porter à 400 le nombre des aliénés à l'asile de Toronto.

Mais lorsqu'on aura atteint le nombre de 400 recommandé par votre Bureau, aura-t-on quelque garantie certaine que ce nombre ne sera pas dépassé? Je crains bien que non. J'ai dernièrement reçu de Son Excellence le gouverneur-général copie d'un rapport fait par le président de votre Bureau sur une communication que j'ai envoyée en juillet dernier au secrétaire provincial, et j'extrais le passage suivant de ce rapport.

“L'espace alloué, présentement, à chaque malade à l'asile de Toronto, est plus considérable qu'il ne l'est dans beaucoup d'asiles étrangers, et environ double de ce qu'il est dans l'asile de Beauport. Il est vrai de dire que la situation, les dispositions intérieures et la ventilation sont meilleures à l'asile de Beauport qu'à l'asile de Toronto; mais en même temps, je crois sincèrement que, puisqu'il n'est résulté aucun accident de la présence d'une moyenne annuelle de 425 malades dans le premier établissement, il ne peut y avoir grand danger à loger le même nombre de malades dans le second, qui possède un espace doublé (la moyenne à Toronto est de 350 aujourd'hui).”

Voici déjà une augmentation d'un seizième sur le nombre indiqué par votre Bureau il y a un an; et si le système d'admission des idiots et incurables, préconisé dans votre rapport, devait être suivi dans cette institution, je suis convaincu que l'augmentation annuelle sera encore plus considérable. De fait, il faudrait introduire chaque année pas moins, et peut-être plus, de 100 lits nouveaux. Et où les mettrions-nous? Pas dans le soubassement, j'espère. L'état du livre du trésorier a dû convaincre votre Bureau que nous avons déjà assez de malades dans cette division. Lorsque les serviteurs de la maison couchaient dans le soubassement, il y en avait toujours quelque un de malade. C'est une règle suivie partout, dans les asiles qui ont des soubassements, de n'y pas loger de malades. Cette règle n'existe pas sans raison d'être. Depuis que je fais coucher les serviteurs à l'étage supérieur de l'édifice, ils sont généralement en bonne santé.

Quant au fait que chaque malade jouit de plus d'espace cubique dans nos chambres qu'à Beauport, j'en suis reconnaissant pour eux; mais malgré tout mon désir de voir les deux provinces s'assimiler davantage tous les jours, j'espère que sous ce rapport on les assimilera en donnant plus d'espace dans le Bas-Canada, et non pas moins dans le Haut.

Le rapport dit que la ventilation est meilleure à l'asile de Beauport qu'elle ne l'est à celui de Toronto. Je crois bien connaître le système de l'asile de Beauport, et je ne l'échangerais certainement pas pour le nôtre. Je ne veux pas dire, cependant, que le nôtre ne soit pas défectueux; et en admettant ce fait, je ne puis accéder à la proposition qu'un espace de moins de 550 pieds cubes serait suffisant pour chaque malade, durant la nuit. Le rapport prétend que l'espace de 550 pieds cubes "est plus considérable qu'il ne l'est dans beaucoup d'asiles étrangers." C'est ce que je ne savais pas auparavant. Ce n'est certainement pas le cas dans aucun des asiles d'Angleterre que j'ai visités, non plus que sur le continent, je crois.

D'après l'autorité de *Scipio Pinel*, les dimensions suivantes sont celles des dortoirs des cinq divisions principales du célèbre hospice de la Salpêtrière, tel que dessiné par M. Desportes, et exécuté par M. Huvé, architecte de la Madeleine et des hospices, savoir: 15 mètres de longueur par  $6\frac{1}{2}$  mètres de largeur, et  $4\frac{1}{2}$  mètres de hauteur. Ces mesures équivalent à 50 pieds de longueur, 21 pieds 3 pouces de largeur, et environ 14 pieds 9 pouces de hauteur, et donnent un contenu cube de 15,437 pieds. Chacun de ces dortoirs contient 14 lits; conséquemment chaque malade a un espace cube de 1103 pieds. Des bâtiments détachés, contenant chacun deux malades de la pire espèce, sont établis en dehors à quelque distance. M. S. Pinel cite cette institution comme un modèle. Je ne crois pas qu'elle le soit sous tous rapports; mais sous celui de l'espace cubique des dortoirs, je l'approuve certainement. Quelques-uns de mes amis placés à la tête d'asiles d'aliénés aux Etats-Unis, m'ont donné de nombreux renseignements sur ce sujet, et tous tendent à prouver que j'ai raison de dire que 550 pieds cubes d'espace, pour coucher, même avec une bonne ventilation, ne sont pas suffisants pour un aliéné.

Le Dr. Gray, surintendant médical de l'asile d'Utica, dont la longue expérience, la force de jugement et les sérieuses études lui donnent droit à la haute estime dont il jouit, tant dans le nouveau-monde que dans l'ancien, m'a fait la faveur de m'écrire une lettre sur le sujet sous considération, que je soumets ici sans en rien retrancher, parceque je considère les renseignements qu'il me donne comme étant de la plus haute importance.

#### ASILE D'ALIÉNÉS DE L'ETAT DE NEW-YORK.

"Utica, 8 janvier 1864.

"MON CHER DOCTEUR.—Votre lettre du mois dernier m'est parvenue en son temps, mais j'ai été tellement occupé depuis que jusqu'à présent je n'ai pu y répondre.

1° Quant aux dimensions des chambres à coucher dans cet asile, etc.

	pds.	pcs.		pds.	pcs.	pds.
Dans les asiles de devant,.....	9	6	×	8	9	et 12 haut—1er étage.
" " ".....	do	do	×	do	do	et 10 " —2nd "
" " ".....	do	do	×	do	do	et 10 " —3me "
" derrière.....	10	0	×	8	0	et 10 " à tous les étages.
Chambres spéciales pour les malades, 10 + 8 × 16 pds.						

	pds.	pcs.		pds.	pcs.	pds.
Chambres dans les nouveaux quartiers, pour les malades violents	9	0	×	11	0	× 15
Dortoirs communs à 4 lits,.....	24	6	×	11	8	× 12
" " 3 ".....	18	0	×	10	0	× 12
" " 5 ".....	34	3	×	10	0	× 10
" " 8 ".....	33	6	×	14	5	× 10
" " ".....	et 37	0	×	14	6	× 10

" Vous verrez par ces chiffres que chaque malade jouit d'environ 700 à 800 pieds d'espace cubique. Je suis d'avis qu'un espace cubique moindre serait au-dessous du besoin de la santé. Depuis quelques années nous avons, dans le troisième étage, exhausé le plafond de nos chambres à coucher jusqu'aux mansardes, afin d'avoir plus d'espace pour les aliénés malades ou malpropres, et depuis un an nous avons ainsi élevé les plafonds des quartiers, sur tout le troisième étage, de 10 à 15 pieds dans la division des hommes, et de 10 à 16 pieds dans celle des femmes. On l'a fait pour obtenir un plus grand espace cubique.

" 2° Je considère que chaque aliéné a besoin de 1000 pieds d'espace atmosphérique cubique, avec le meilleur système de ventilation; avec une ventilation défectueuse ou naturelle, il est difficile d'établir une règle, parce que beaucoup dépend du mode de chauff-



fage adopté et de la condition atmosphérique extérieure. Mon expérience ici ne me porterait pas à diminuer l'espace jugé nécessaire par les autorités et les hommes d'expérience. Hood, bon auteur anglais, dans son livre intitulé : *Warming Buildings, etc.*, discute cette question, pages 277-303.

"Wyman, de Boston, (*Practical Treatise on Ventilation*), porte à 820 pieds cubes l'espace de chaque cellule de la prison modèle de Pentonville, près de Londres, avec la plus parfaite ventilation (page 273). L'association américaine des surintendants d'hôpitaux pour les aliénés (*Journal of Insanity*, vol. II, page 160), dans une série de résolutions adoptées pour la construction des hôpitaux d'aliénés, à la session de 1851, à Baltimore, donne l'espace comme ne devant être "jamais moindre de 8×10 pieds, et 12 pieds de haut, pour chaque malade." Je pourrais citer d'autres autorités, mais celles-ci sont suffisantes.

"3° Nous n'avons pas de chambre à deux lits, excepté pour ceux qui ont besoin d'un gardien spécial. On ne devrait jamais mettre deux aliénés dans la même chambre, excepté dans les quartiers des convalescents. Nous avons 9 chambres à trois lits; nous en avons 14 à huit lits; et 12 à quatre lits. Notre moyenne journalière de malades est de 528.

"Il n'est pas facile de répondre à votre dernière question. Toute personne malade vicie l'atmosphère plus rapidement qu'une personne en santé. La plupart des aliénés vicie l'atmosphère plus rapidement que les malades ordinaires. Un individu malpropre, en démence ou paralytique viciera, en général, plus l'atmosphère que trois ou quatre autres.

"Je pourrais ajouter que nous avons plus de dortoirs communs qu'aucun directeur expérimenté ne le recommanderait, s'il avait à cœur le plus grand bien de ses malades. Nous n'avons pas de dortoirs communs dans nos quartiers les plus turbulents. Nous avons déjà pu faire onze divisions de chaque côté de l'édifice, et nous espérons pouvoir en faire une autre cette année. Cela nous donnera 12 classes pour chaque sexe.

"Je voudrais pouvoir vous écrire plus au long.

"Votre tout dévoué,

"(Signé),

JOHN P. GRAY, M.D."

Votre Bureau voudra-t-il bien attirer l'attention du public sur l'énorme contraste qui existe entre l'asile d'Utica, quant aux moyens de classification, et à la distribution de nuit des malades, et l'état de choses à l'asile de Toronto?

J'ai crié contre les maux dont nous souffrons dès que je suis entré dans l'établissement, mais votre Bureau sait bien avec quel effet. Nous pouvons cependant espérer recevoir quelque attention de la part d'un gouvernement raisonnable.

J'ai aussi reçu une lettre du Dr. Jarvis, qui en sait plus long sur la question générale de l'aliénation, et la condition des asiles, prisons, hôpitaux et autres institutions publiques, qu'aucune autre personne en Amérique ou en Europe, et dont le nom est connu de presque tous les gouvernements européens. J'en transcris les passages suivants :

"Le sang d'une personne aliénée n'exige pas moins de 1200 pieds cubes d'air, comme capital, pour commencer sa décarbonisation, et il a même besoin de cette quantité pour être ravivé. C'est la quantité que la commission anglaise nommée à cette fin a constaté être nécessaire dans les hôpitaux militaires. Les hôpitaux civils pour les maladies générales en ont davantage.

"Dans vingt-deux des meilleurs hôpitaux anglais, l'air était distribué comme suit, en pieds cubes, par malade :—

Brighton .....	1100	Winchester .....	1100
Bristol .....	1000	Manchester .....	1200 à 1500
Nothingham.....	1000	St. Georges .....	1250
Glasgow.....	1000	Warwick .....	1292
Westminster .....	1100	St. Bartholomew.....	1877
Collège de l'Université.....	1100	York .....	1420
Middlesex .....	1107	St. Mary's .....	1500
Leeds .....	1106	Newcastle.....	1560
Edinbourg .....	1130	St. Thomas .....	1600
Londres .....	2200	Guys.....	1300 à 2000
King's College .....	1808 à 2060	Royal Free.....	1640 à 2426

“ Une personne aliénée,” continue le Dr. Jarvis, “ n’en exige pas moins, et quelquefois elle en exige davantage. Si elle est malpropre, il lui en faut beaucoup plus souvent, les éruptions cutanées sont malignes, et même très malignes. Ses urines peuvent toucher sur ses hardes ou sur le plancher, et il arrive quelquefois des souillures pires. Il faut porter tout cela en ligne de compte.

“ La respiration vicie de 7 à 10 pieds d’air par minute, ou 420 à 600 pieds par heure. Vous pouvez voir aisément par là combien il faut d’air à un dormeur pour commencer sa nuit, et combien de fois il faut que cet air soit renouvelé, même avec les meilleures habitudes. L’aliéné a besoin d’une ventilation active, efficace et constante, sans diminution ou interruption. Avec une bonne ventilation, entretenue jour et nuit, 1200 pieds cubes sont suffisants pour les malades propres; mais sans ventilation, si les chambres à coucher sont closes, il faut 3000 pieds ou plus. S’il y a une ouverture sur les salles, et s’il existe une ventilation passive entre celles-ci et l’extérieur, il faut de 1500 à 2500 pieds dans les chambres à coucher.”

Ces chiffres du Dr. Jarvis paraîtront peut-être exagérés à votre Bureau, ils viennent cependant d’une très haute autorité, d’un homme qui a passé sa vie à l’étude de ce sujet et autres semblables. Les hôpitaux français construits récemment ont été faits de manière à fournir 2200 pieds cubes d’air à l’heure; mais, remarque le Dr. Sutherland, de la commission sanitaire anglaise, pour donner à l’air d’un quartier le plus haut degré de fraîcheur, la quantité d’air qui le traverse devrait être au moins du double de celle exigée dans les hôpitaux français, ou environ 4000 pieds cubes par lit et par heure.

Les dortoirs à 15 lits de l’asile de Toronto, d’après le Dr. Sutherland, exigeraient l’introduction de 60,000 pieds cubes d’air frais par heure. Si notre ventilation est aussi défectueuse que le dit votre Bureau, on ne peut se procurer qu’une légère fraction de cette quantité, et dans ce cas je ne puis comprendre comment on pourrait sans danger, augmenter le nombre des aliénés qui y sont logés.” Dans le Bas-Canada, grâce à la force de constitution de ses habitans, ou parce qu’ils sont plus durs au mal, une respiration empestée peut être satisfaisante; mais je ne vois pas que cela soit démontré par la proportion des guérisons à l’asile de Beauport.

Cependant, votre Bureau peut ne pas partager l’opinion que les aliénés ont besoin d’autant d’air pur que les personnes malades non-aliénées, dans les hôpitaux civils ou militaires; mais ceux qui vivent au milieu des aliénés croient qu’il leur faut plus d’air pur qu’aux personnes saines d’esprit. J’ai trouvé dans mille cas de folie aiguë ou intermittente, que l’atmosphère était corrompu bien davantage par un de ces malades que par une personne en santé; et incontestablement, un aliéné malpropre ou malade n’exige pas moins, sinon beaucoup plus, d’air frais qu’aucun malade d’hôpital sain d’esprit. Les aliénés d’un hospice, excepté ceux qui sont fort avancés dans leur guérison, ne sont jamais en parfaite santé. Leur excrétion cutanée n’est presque jamais normale, et un grand nombre d’entre eux ont très mauvaise haleine. Les sécrétions rénales et intestinales sont aussi généralement anormales, et même lorsque les privés sont parfaitement tenus, on sait fort bien que tous n’y ont pas recours, ou que beaucoup ne peuvent s’y rendre.

L’association des médecins surintendants d’asiles d’aliénés, dans son rapport sur la construction des asiles, fait en 1851, à établir comme l’une des règles adoptées alors, “ qu’aucune chambre destinée à l’usage d’un seul malade ne devrait jamais avoir moins de 8 × 10 pieds, et n’avoir pas moins de 12 pieds de hauteur.” Cette dimension donne un espace cubique de 960 pieds; et une autre règle insérée au même code, porte “ qu’un système complet de ventilation forcée, rattachée au chauffage, est indispensable.” L’espace cubique des chambres à un seul lit de l’asile d’Utica est à peu près celui-là: mais il existe une ventilation forcée constante, obtenue au moyen d’évantaux puissants.

A l’asile de Trenton, les chambres à un seul lit sont de 8 × 10 pieds et de 9 × 11, et ont 10 et 12 pieds de hauteur. Les chambres à trois lits sont de 10 × 18 pieds, et de la même hauteur; celles à huit lits sont de 20 × 28 pieds, et de la même hauteur. Il y existe aussi une bonne ventilation par évantaux. Cependant, le Dr. Buttolph m’écrit que “ ces chambres sont peut-être trop encombrées.”

A l’asile de Long-View, près de Cincinnatti, les chambres à un seul lit ont 12 pieds 6 pouces de longueur, 8 pieds de largeur, et 13 de hauteur, et “ dans chacune s’ouvre un conduit ventilateur d’une capacité de 51 pouces carrés,” qui y introduit constamment un courant d’air frais, produit par l’évantaux. Les petits dortoirs de cinq lits sont de 10 × 22

pieds, et en ont 13 de hauteur; deux conduits ventilateurs de même grandeur que les précédents s'ouvrent sur chacun d'eux. Les dortoirs à douze lits ont 16 × 31 pieds, et 13 de hauteur, et trois conduits ventilateurs.

Je suis convaincu que dans les trois asiles précédents, avec leur puissant mais dispendieux mode de ventilation, chaque espace de 500 pieds cubes doit au moins valoir 1000 pieds d'espace à l'asile de Toronto, dans les dortoirs. Les chambres à un seul lit de l'asile de Concord, New-Hampshire, ont 680 pieds cubes. Cet asile n'a que 18 malades qui ne couchent pas dans des chambres séparées. Le Dr. Bancroft, surintendant médical, dit: "même avec un bon système de ventilation, je ne donnerais pas moins de 1000 pieds cubes aux chambres à coucher des aliénés seuls, ou 8 × 12 pieds, et 10 pieds de hauteur."

Les faits précédents, relatifs à l'espace cubique donné aux aliénés, ne sont pas tirés d'institutions des États-Unis que votre Bureau pourrait croire trop élégants ou trop dispendieux pour nous servir de modèles, mais ils le sont d'asiles qui reçoivent à peu près la même classe d'individus que ceux qui habitent les asiles du Haut-Canada, et ils méritent certainement considération. Je suis parfaitement convaincu qu'aucun Bureau d'aliénistes aux États-Unis ne sanctionnerait la construction d'un asile qui offrirait aux aliénés moins d'espace, pour la nuit, qu'il ne leur en a été donné jusqu'ici à l'asile de Toronto, et encore exigerait-il une ventilation constante. A l'asile des aliénés pauvres du West Riding de Yorkshire, construit en 1819, l'espace cubique affecté à chaque malade dans les chambres à coucher est de 675 pieds. Le Bureau aliéniste anglais ne sanctionnerait pas maintenant un aussi étroit espace.

Je n'ai jamais regardé cette institution (et j'espère qu'elle ne le deviendra jamais) comme un simple logement pour les aliénés incurables, les pauvres, ou les idiots; mais je l'ai toujours regardé surtout comme un hôpital établi pour le traitement et la guérison de la folie. Ses statistiques, en dépit de l'apathie ou de la négligence que lui ont montrée les autorités du pays, prouve qu'elle a de grands droits à la sympathie et à la gratitude du public. Que les 1500 familles dont les membres affligés leur ont été renvoyés "vêtus et sains d'esprit," parlent en sa faveur. Peut-on évaluer en piastres le total du bonheur domestique qu'elle a produit? Est-il désirable que ce bienfait se poursuive durant les vingt prochaines années, ou doit-on adopter un système qui le nullifiera?

Le rapport de votre président, précédemment cité, en traitant de la question générale du logement des aliénés, dit: "Ne possédant pas le nombre d'asiles nécessaire pour y loger au large tous les aliénés qu'il serait dangereux ou inhumain de laisser errer au sein de la société, force nous est d'avoir recours à l'encombrement des asiles que nous possédons; pourvu que cet encombrement n'aille pas jusqu'à mettre dans un danger immédiat l'existence des malheureux qu'on reçoit dans ces institutions." Personne ne niera qu'il soit du devoir du pays de pourvoir aux besoins des aliénés, qu'ils soient curables ou incurables; mais aussi personne ne peut prétendre que ce devoir soit convenablement rempli en les entassant dans des asiles déjà trop pleins. La bienfaisance, pour être efficace, doit être guidée par l'intelligence, et lorsqu'elle ne l'est pas, elle manque complètement son véritable but.

Vers l'année 1770, une énorme mortalité se déclara dans le grand Hôtel-Dieu de Paris et éveilla l'attention publique, et l'origine de cette mortalité provoqua une enquête. Par les statuts de sa fondation (certainement basés sur une bienfaisance irréfléchie), "*tous les postulants devaient être admis.*" Alors on écrivit que les hôpitaux étaient un fléau de la civilisation; mais y apporta-t-on le remède convenable? Non, et on ne le fit pas pendant plusieurs années ensuite; et c'est toujours le cas. Aucun remède contre un mal public ou privé n'équivaut à sa prévention; il devient formidable en grandissant, et son importance croissante, et son intensité pestilentielle paralysa la philanthropie et pétrifia l'apathie publique. Quel était l'état de l'Hôtel-Dieu en 1786? "Les convalescents étaient mêlés aux malades de toute espèce, et les cas contagieux avec les malades ordinaires. Il y avait quelquefois plus de deux malades atteints de la petite vérole, dans le même lit. L'hôpital entier n'avait que 1,200 lits, et cependant il fallait que ces lits reçussent en même temps de 2,000 à 5,000 malades, et durant les épidémies il s'en est trouvé jusqu'à 7,000 à la fois dans l'édifice. Il y passait de 20,000 à 30,000 malades durant l'année, et il en mourait environ 25 pour cent." (La mortalité moyenne des hôpitaux anglais est d'environ 4½ pour cent.) "Les commissaires firent un rapport sur l'insalubrité des salles de chirurgie; ils trouvèrent trois ou quatre femmes en couche dans le même lit, pourrissant dans la corruption et l'humidité, et respirant l'air le plus fétide."

On peut dire que c'est là un cas extrême. Je l'espère; et cependant il peut y avoir eu beaucoup d'Hôtel-Dieu sur une plus petite échelle. Tout le mal provenait et était entrevenu par la règle qui disait que "tous les postulants seront admis;" et s'il faut appliquer cette règle à l'asile de Toronto (comme il le faudra nécessairement si l'on veut y admettre tous les aliénés, les incurables et idiots comme les guérissables), l'on peut dire adieu à ses jours d'utilité, adieu à tout espoir de rendre à leurs familles et à la société, durant les vingt prochaines années, 1500 de ses habitants. Les vides créés par les guérisons et les décès n'atteindront pas, sous les circonstances les plus favorables, le nombre de demandes d'admission. Le fait est qu'ils devront être beaucoup moindres. Lorsque deux demandes d'admission nous arrivent pour une vacance, doit-on accorder la place au malade qui peut être guéri ou à celui qui est certainement incurable? Tous deux ne peuvent l'avoir. Donnez-la à l'incurable, et il l'occupera jusqu'à ce que la mort l'en fasse sortir, ce qui peut avoir lieu dans un an, ou dans 20, ou dans 30 ans. Pendant ce temps, que devient le malade exclu? Il viendra peut-être, en les tassant davantage, à être admis; mais en attendant il sera devenu, lui aussi, incurable. S'il eût été admis pendant qu'il pouvait être guéri, il aurait pu être rendu à sa famille sous un an ou moins, et aurait pu ensuite se subvenir à lui-même; puis il aurait pu être remplacé par un autre, qui à son tour aurait fait place à un troisième, et ainsi de suite. Mais comme rien n'est plus facile que de créer des vacances, sur le papier, l'on ordonnerait peut-être d'admettre et le curable et l'incurable en même temps, et dans une couple d'années cet asile contiendrait 800 malades; et alors, si Beauport n'eût pas pris les devants, les deux asiles se trouveraient avoir une égale représentation, d'après l'espace cubique, et la proportion des guérisons aux admissions, ainsi que la qualité des malades reçus, serait aussi semblable.

Quant aux embarras financiers actuels de la province, on ne peut les attribuer aux aliénés; au contraire, on peut leur attribuer une partie de notre aliénation. A la page 16 du dernier rapport de votre Bureau, je trouve un état dans une note, indiquant qu'en 1860 "le fonds de bâtisse du Haut-Canada possédait une somme de \$223,157.80." Quel était ce fonds de bâtisse, et comment a-t-il été prélevé? C'était, je crois, le produit d'une taxe exclusivement locale, prélevée dans le Haut-Canada sous le nom de *taxe des asiles d'aliénés*. Si votre Bureau veut faire de nouvelles recherches, je pense qu'il découvrira qu'une très forte partie de ce fonds a été employée à des objets tous autres que la construction d'asiles d'aliénés. Je sais parfaitement qu'aucune taxe n'a jamais été payée plus volontiers que celle-là; notre population croyait qu'elle la payait pour l'avantage des aliénés; c'est ce que lui disait le titre de leur compte de taxe; mais il ne disait pas la vérité. Est-ce parce que notre taxe d'asile d'aliénés a été employée autrement que ceux qui la paient ne le croient, et que la balance d'un quart de million de p'astres a été empruntée par le trésor public, qu'il faut refuser aux aliénés du Haut-Canada l'air pur et l'espoir de la guérison?

Je connais bien l'opinion et le sentiment public du Haut-Canada, au sujet du soutien des asiles d'aliénés; et je suis certain d'être le fidèle interprète de chaque contribuable en disant que si la conséquence de tirer sur le trésor public pour le soutien des aliénés, est de produire la dégradation de nos asiles et la destruction du bien-être de leurs habitants, ils se taxeront de nouveau très volontiers pour cet objet, et délivreront le ministre des finances de la pénible nécessité de ruiner nos meilleures institutions.

Le fait est qu'il m'a toujours semblé que le système de support actuel, au moyen de crédits votés par le parlement, n'est pas équitable. Les avantages de l'asile ne sont pas également partagés par tout le monde. Les endroits qui en sont le plus rapprochés jouissent de la plus grande partie du logement, tandis que ceux qui sont éloignés, pour différentes causes s'en servent moins. Par exemple, la ville de Toronto y envoie, en proportion de sa population, plus de malades qu'aucune autre municipalité. L'année dernière elle a envoyé 28 malades sur les 168 admis, ou environ 17 pour cent, ce qui est près de quatre fois plus que la proportion à laquelle elle aurait eu droit, d'après la représentation basée sur la population. Eh bien! il n'est pas juste que la ville retire tous les avantages qui découlent des dépenses de l'asile, et ait encore quatre fois sa proportion des autres avantages. Elle n'aurait pas ces privilèges aux dépens du reste de la province si toutes les municipalités, villes, comtés ou cantons contribuaient au soutien de l'asile d'après le nombre de malades qu'ils y enverraient, comme ces le cas, par exemple, dans l'Etat de New York. Là, le trésor de l'Etat ne pourvoit qu'au salaire des officiers. Votre Bureau ne manquera pas de voir qu'un changement dans ce sens produirait encore d'autres avantages importants.

Mais quel que soit le système financier adopté pour cet asile, une chose est certaine, c'est qu'il faut le maintenir; et ceux qui sont intéressés à son bien-être ne consentiront pas à le laisser se détériorer. J'ai consacré dix ans d'un dur travail à son amélioration; et ceux qui se rappellent dans quel état je l'ai trouvé, et qui le voient maintenant, peuvent apprécier ce qui a été fait. Je ne puis consentir à rien de ce qui tendrait à le rejeter dans son état primitif. Comme protecteur et ami des aliénés, je n'ai rien à voir aux embarras financiers de la province. Le Dr. Ray, parlant des droits des aliénés sur le peuple en général, dit: "Tout en consultant l'économie, il (le peuple) n'a pas le droit moral de refuser à l'aliéné une seule jouissance possible qui pourrait aider à sa santé et à son bonheur. L'infortune d'un esprit malade est déjà assez pénible, sans y ajouter le froid, ou la nudité, ou l'outrage."

Eh bien! de tous les outrages attachés à la folie, aucun n'est comparable à celui d'être logé dans un asile encombré, et ce mal devient dix fois pire, lorsqu'il s'aggrave du manque de classification. Quel est celui d'entre vous qui ne frémerait pas à l'idée d'être enfermé dans cette maison, lorsque tous les quartiers en seront comblés? Il y a beaucoup de gens très-respectables ici, et il y en aurait encore plus si l'institution était propre à les recevoir. Beaucoup sont obligés de chercher à l'étranger, et à grands frais, le confort qu'ils ne trouvent pas ici. Et ce sont ces gens-là qui ont le plus contribué à la construction de l'édifice, et qui ont aussi contribué davantage au trésor public, d'où il tire ses moyens d'existence. A part la honte nationale que nous devons éprouver de n'avoir pas d'hôpital convenable pour les aliénés, et de ce qu'ils sont obligés de se présenter en mendians à la porte de voisins que nous affectons de mépriser, c'est certainement une grande injustice et une grande barbarie que de chasser cette classe d'aliénés hors du pays, et de les confier aux soins mercenaires d'étrangers au moment de leur malheur! Un grand nombre, un très-grand nombre de nos meilleurs concitoyens se trouvent maintenant dans cette pénible position, et bientôt, je le crains, le nombre s'en augmentera, ou, ce qui est pis, les aliénés des premières classes de la société, incapables de payer les hauts prix exigés dans les asiles étrangers, resteront dans les familles,—malheur qui n'est que d'un degré moindre que celui de résider dans un asile encombré.

Les institutions établies pour le traitement et la guérison des maladies mentales sont certainement les dernières sur lesquelles on devrait essayer l'expérience de l'économie. C'est vouloir en imposer à la crédulité publique que de dire que ces institutions peuvent être *efficacement* et en même temps *parcimonieusement* administrées. Elles sont et doivent être très-coûteuses. M'en citer qui ne le sont pas, c'est pour moi une preuve *primâ facie* qu'elles ne sont pas bonnes. Le passage suivant d'un rapport annuel de feu le Dr. Bell, de Boston, l'un des meilleurs hommes consacré au traitement des aliénés, et qui possédait un esprit très-élevé, coïncide si bien avec mes propres opinions et sentiments, que je ne puis mieux faire que de le citer.

"Il serait très-heureux que les législateurs et la société fussent bien persuadés qu'entre ne rien faire du tout pour les aliénés, d'une nature publique, et un semblant d'aide parcimonieuse, circonscrite et inefficace, le premier mal est infiniment moindre que le second. Un comté, ou une ville, ou un état, peut décorer une partie ou le tout d'un édifice destiné à recevoir ses aliénés, du titre pompeux d'asile; le public, ou les curateurs, ou même les parents de ces malheureux peuvent, par ignorance ou comme excuse, accepter cette substitution comme acquittement de toutes leurs obligations; mais tous ceux qui veulent examiner le sujet pendant une heure, et qui comparent le coût des personnes en santé et celui des aliénés, seulement pour les garder, pour ne rien dire de l'amélioration et de la guérison, ne peuvent manquer de voir l'impossibilité de rendre justice aux aliénés sur un plan économique."

Le pouvoir de faire le mal, possédé, ou au moins trop souvent exercé, par les sociétés, les législatures et les curateurs du malheureux, n'est pas toujours accompagné de la capacité de faire le bien. Un récent écrivain anglais, le Dr. Arlidge, dans un livre intéressant sur l'état de l'aliénation et les dispositions légales pour pourvoir aux besoins des aliénés, en parlant de ce mal, dit: "Ces gens sont de l'école utilitaire, et n'agissent que d'après leur propre observation bornée, ils n'accordent aucune valeur aux études, à l'autorité ou à l'expérience des autres. Ils se croient doués de connaissances supérieures à celles des Pinel, des Esquirol, des Connolly et autres hommes de cette trempe. Il est difficile de les convaincre, car ils n'écoutent jamais."

Le rapport dont j'ai déjà parlé, en définissant jusqu'à quel point cet asile peut être encombré, ne se limite qu'à la considération du "*danger immédiat*." Ce serait là un principe d'administration très dangereux. Les gens ignorants ou négligents ne voient jamais que le danger *immédiat*; ils ne pensent à y faire face que lorsqu'il est trop tard; et s'il passe sans les détruire, ils l'oublient bientôt. Il n'y avait pas de danger immédiat pour l'armée anglaise, à cause de la mauvaise organisation sanitaire et des hôpitaux, lorsqu'elle s'embarqua pour la Crimée; au moins c'est ce que disaient les utilitaires; mais 41½ pour cent de tous ceux qui furent malades (c'est-à-dire presque toute l'armée), moururent victimes du système de ne pas s'occuper du danger jusqu'à ce qu'il devienne immédiat, et ensuite de ne savoir que faire pour y échapper. Et cependant la commission sanitaire nous informe que "les maux dont on se plaignait tant avaient fait le sujet de remontrances constantes, bien qu'inutiles, de la part des officiers médicaux."

Une légère défectuosité dans le drainage de cet asile fut négligée par le comité de construction, avant que les malades n'y entrassent; il ne s'en manifesta aucun mauvais résultat immédiat. Il est vrai que toutes les eaux sales de la buanderie qui était alors dans le soubassement et de la cuisine, s'accumulait graduellement sous le plancher du soubassement, et il s'en échappait sans doute des odeurs méphitiques de temps à autre; mais le nez des gens vint à s'habituer à ces odeurs. Les serviteurs et habitants de l'asile avaient mauvaise santé; l'érysipèle, la dysenterie, et les fièvres intermittentes étaient très ordinaires; mais le Bureau de douze directeurs n'en souffrait pas. Durant l'hiver de 1852, un choléra indigène, de la nature la plus maligne, se déclara et emporta un bon nombre de malades. Alors on s' alarma, et comme de raison on nomma un comité sanitaire pour découvrir ce qui allait mal; mais il ne découvrit rien, bien qu'il eût employé le meilleur chimiste de l'Amérique pour analyser l'air de l'édifice. Plusieurs mois après, l'institution fut visitée par le grand jury de la ville, qui "porta son attention au drainage de la bâtisse," et il nous dit qu'il "doutait que l'égoût principal eût assez de pente," mais "qu'il s'en exhalait aucune odeur désagréable." Cela se passait le 12 janvier 1853, et, je suppose, un jour qu'il faisait très froid, car lorsque, six mois plus tard, je pris la charge de l'institution, je sentis une odeur rien moins que parfumée lorsque je visitai l'endroit même qu'avait examiné le grand jury. En enfongant ma canne à travers le plancher de la cuisine du côté est, je la retirai couverte d'une composition qui ressemblait beaucoup à ce qu'elle aurait ramené d'un baril de savon mou mélangé avec du goudron. De fait, tout le soubassement de l'édifice n'était qu'un vaste puisard. La santé générale des habitants de l'asile était misérable; la moindre égratignure sur la peau d'un malade était suivie d'érysipèle, et lorsque la dysenterie saisissait ses victimes affaiblies, elle les tenait avec une tenacité terrible. Cela provenait de l'air vicié, et la source de cet air vicié importe peu: qu'il existe dans les chambres à coucher ou dans la terre, sous le soubassement, c'est de l'air vicié, et comme tel il faut qu'il fasse son œuvre empoisonnée. Et lorsqu'il produit le choléra, comme ici en 1852, ou une mortalité de 41½ pour cent, comme à Sentari, la catastrophe est affreuse; mais elle a le bon côté de montrer à l'homme la valeur de l'air pur. Il est impossible de guérir une maladie mentale dans une maison qui engendre la maladie du corps.

Scipio Pinel écrivit: "M. Esquirol a dit qu'un hôpital d'aliénés était déjà lui-même un instrument de guérison. Nous ajouterons que, sans les distributions et sans les constructions convenables, le traitement de la folie est impossible." Bien que notre distribution (c'est-à-dire notre classification) soit très défectueuse, et que notre construction soit, d'après l'opinion de votre Bureau, bien mauvaise, la folie a cependant été traitée ici avec quelque succès. Ne serait-il pas hasardeux de dire qu'un succès égal couronnerait un système d'encombrement? Votre Bureau, et une foule de grands jurés, visitent trimestriellement cet asile. Quel est le caractère des sujets dans les deux quartiers supérieurs d'hommes et de femmes? Leurs réfectoires ne sont-ils pas trop remplis? Est-ce que leurs dortoirs ne sont pas aussi remplis que le caractère de ces sujets peut le permettre? Quant aux deux quartiers inférieurs, qui contiennent chacun plus de 70 malades, est-ce qu'ils ne sont pas assez pleins? L'on me dit que comme il n'est arrivé aucun accident à Beauport par suite de l'encombrement, il ne produira pas de grand danger ici. Les malades de Beauport sont peut-être assez entassés les uns sur les autres pour n'avoir pas d'espace pour se battre, ou peut-être ne sont-ils pas de l'espèce belliqueuse; mais quoi qu'il en soit, je n'ai rien à faire avec les doux incurables du Bas-Canada, mais avec les représentants de la

folie violente du Haut-Canada, classe dont l'asile de Toronto (et j'en remercie Dieu) reçoit peut-être plus dans un an que l'asile de Beauport, sous le pernicieux système d'admission du Bas-Canada, n'en reçoit en dix.

Votre Bureau ne peut avoir oublié qu'il y a deux ans, dans l'un des dortoirs communs, un aliéné arracha l'œil d'un autre, et qu'il y a vingt ans, un malade qui se trouve encore aujourd'hui à l'asile, se fit arracher les deux yeux par un autre fou. Votre Bureau ne peut, non plus, avoir oublié que dans un dortoir commun de l'asile de Malden, un fou donna à un autre un coup fatal durant la nuit. Ajoutez à ces malheureux accidents quelques querelles moins graves, résultant en côtes brisées, œils pochés, figures déchirées, etc., etc., et il ne sera certainement pas nécessaire d'aller dans le Bas-Canada pour trouver un modèle. Les gens raisonnables, réunis en grand nombre n'importe où, sont irritables et assez souvent portés à avoir recours aux coups. Insisterons-nous à ce que les insensés se conduisent mieux ? Nous pouvons essayer de les en persuader, et quelquefois même réussir, mais pas toujours ; et nous ne pouvons pas non plus compter que nos conseils ou nos instructions seront toujours suivis. Le Bureau de directeurs sous lequel le malade perdit les yeux à cause de l'encombrement qu'il avait lui-même donné, censura le surintendant médical et finit par le faire destituer. Cela ne rendit pas la vue au malade, bien que celle du public fût éclaircie.

L'aliéné ne peut être amené d'un état de trouble mental à la tranquillité, à moins que ce ne soit par des agents tranquilisants. S'il existe, dans la vie d'asile, un agent de trouble plus puissant que l'encombrement, il me reste encore à le connaître, et je suis sûr que tous mes collègues sont de mon avis. S'il est bon et louable de travailler à guérir le jeune délinquant, à grands frais pour le public, ceux qui sont frappés d'aliénation ont certainement plus de droits à notre compassion. Et leur condition ne fait-elle pas plus directement appel à cette sympathie qui est éveillée en nous pour ceux qui sont affligés d'un malheur qui peut nous atteindre nous-mêmes ? Ah ! qui osera dire qu'il n'a aucun intérêt immédiat dans tout ce qui se rattache au soin, ou à la guérison, ou au confort des habitants d'un asile d'aliénés ?

Messieurs, je parle sévèrement parce que je ressens profondément, et je parle franchement parce que je plaide pour ceux qui ne peuvent parler pour eux-mêmes, et qui, hélas ! n'ont que peu d'avocats qui comprennent parfaitement leurs besoins, ou qui peuvent bien apprécier leurs griefs ; et je ne parle pas moins sévèrement ou franchement parce que je sais qu'en le faisant je ne ménage pas mes propres intérêts. Ceux qui disent de pareilles vérités ne doivent rien cacher, car ils peuvent n'avoir pas une autre occasion de les dire. Si j'avais à parler pour la dernière fois en quittant une institution qui, depuis dix ans, absorbe toute l'énergie de ma pensée et toutes les affections de mon cœur, je le ferais pour supplier votre Bureau et le peuple du Haut-Canada d'empêcher l'encombrement, et pour déclarer ma conviction que ce système, une fois introduit, ne sera jamais extirpé.

#### ADMISSION.

Il y a eu 168 admissions dans le cours de 1863, 19 de moins qu'en 1862.

On s'est occupé des demandes d'admission avec autant de diligence qu'en 1862.

La durée constatée de la folie, ou plutôt le temps écoulé depuis la dernière attaque, sur les 168 cas, se classe ainsi, savoir :—Un an et au-dessous, 103 ; au-dessus d'un an, 63 ; époque inconnue, 2.—Total, 168.

D'après ces chiffres, ont peut voir que les cas de folie chronique ont eu une large part dans notre traitement, puisque leur nombre dépasse à lui seul celui du total des admissions à Beauport.

Quant aux cas de moins d'un an de durée, je dois dire que je me suis fait une règle invariable d'admettre de suite les cas récents et graves, convaincu qu'en agissant ainsi je travaille dans l'intérêt du malade autant que dans celui de la province. Cet asile sera un établissement utile et profitable tant qu'on y pourra recevoir immédiatement et traiter les cas de folie aiguë et récente. Il ne pourra être ersuite qu'une pension permanente pour les incurables. Il est une absurdité de parler " d'avoir un certain nombre de lits toujours prêts pour les cas fortuits de folie aiguë," quand tous sont occupés et que l'établissement n'a plus un seul coin de disponible. Toute personne, après un moment de réflexion, ou tout homme qui a jamais traité un cas de folie aiguë telle que manie puerpérale, hystérique, purcuise,

pyromaniaque, religieuse, de suicide ou toute autre du même genre, refusera de croire qu'on peut traiter avec succès ou sans danger, et même qu'on doit recevoir ceux qui en sont atteints dans un asile déjà plein, sans courir soi-même ou faire courir aux autres les plus grands dangers.

J'ai mis tous mes soins à tenir des lits en réserve pour recevoir *de suite* les malades atteints de cette manière, et bien que la distribution intérieure de l'édifice soit des plus défectueuse, j'ai tâché d'en tirer le meilleur parti possible. Cependant, tant que l'on continuera de nous forcer à interner dans l'asile, par ordre (*warrant*), des malades de toute espèce, sans égard au genre et au caractère de la folie, les vrais intérêts des aliénés seront constamment sacrifiés à une philanthropie aveugle, et les cas de maladie incurable ne pourront que décupler ;—c'est alors que nos prisons, comme celles du Bas-Canada, au lieu de servir d'intermédiaires aux aliénés, entre le foyer domestique et l'hospice, deviendront leur séjour permanent.

Des municipalités dépourvues de sentiments humains peuvent confiner dans les prisons de comté, pour y être logés à bon marché, leurs imbeciles et leurs idiots indigents ;—des fonctionnaires de comté peuvent représenter à l'exécutif ces pauvres créatures comme des êtres trop dangereux pour les laisser au milieu de la société,—mais on devrait, avant que d'accéder aux demandes de ces municipalités, constater la nature de la folie que l'on représente comme dangereuse, afin de s'assurer si réellement le cas est assez pressant ou assez grave pour que l'on doive regarder l'internement du malade à l'hospice comme indispensable. Trois de ces aliénés que je fus forcé de recevoir par ordre (*warrant*), savoir :—Frances Eaves, de la prison de Belleville ; James Windeat, de la prison de Brockville ; et Catherine Corkeney, de la prison de Perth ; et dont j'étudiai le genre de folie avec soin en y mettant un temps suffisant, n'étaient pas plus dangereux que moi ou aucun des membres du Bureau.

Sur ces trois aliénés, il y a une vieille femme à la folie douce et paisible, qui n'a besoin que d'être nourrie et logée ; c'est ce que lui a procuré la bienfaisante ville de Belleville en l'envoyant en prison.

Un autre est un monsieur instruit dont toute la folie, je crois, consistait à ne pouvoir s'accorder avec sa femme. Peut-être est-il fou ; mais il est probable que trois hommes de l'art auraient de la difficulté à le constater. En tout cas, je n'ai pas encore trouvé en quoi sa folie pouvait être *dangereuse*, quoique je l'aie depuis 14 mois sous mes soins.

Le troisième est une femme de moyen âge, ayant probablement la tête dérangée, mais pas assez dans tous les cas pour exiger qu'on l'enferme dans un hospice, à en juger par la conduite qu'elle a toujours tenue ici ; une heure après son entrée à l'hospice, elle se mit à travailler et à se rendre utile à tout ; elle est encore la même et n'a pas encore proféré un mot plus haut que l'autre, ni rien dit qui sentit la folie.

Voilà des cas que je regarde, au moins, comme ne devant avoir de préférence sur aucun autre. Aucun surintendant d'hospice d'aliénés, ne consentirait à recevoir de tels malades, si par là il se mettait dans la nécessité de refuser l'admission à de pauvres malheureux qui en auraient eu bien plus grand besoin. Leur entretien, auquel il faut ajouter une proportion de l'intérêt sur le coût de l'édifice, ne coûte pas moins de cinquante louis par an pour chacun d'eux.

Le traitement médical ne pouvant leur faire aucun bien, on devrait leur donner un logement moins coûteux. Quand je reçois un malade, je m'efforce toujours de voir à ce qu'en le faisant, les deniers publics soient utilement dépensés. Je crois que cette ligne de conduite est celle qui s'accorde le mieux avec les difficultés financières de la province. Sur les 168 malades admis, 103 étaient atteints pour la première fois, l'attaque ayant eu plus ou moins de durée, car un cas de 10 ans peut être une première attaque si le malade n'a jamais eu depuis d'intervalle lucide ; tel autre cas pourra être une quatrième ou cinquième attaque et n'avoir duré que quelques jours, quoique en réalité, les intervalles lucides n'ayant pas différé de ceux que nous remarquons tous les jours chez les malades de l'hospice.

Il y a eu 59 malades d'admis attaqués déjà plus d'une fois ; sur ce nombre, 28 avaient déjà habité cet hospice, et quelques uns avaient été soignés dans d'autres.

Sur ces 28 rentrées, il y en avait 20 de seconde admission, 4 de troisième, 2 de quatrième et 2 de sixième.

Répartis suivant leur sobriété ou leur intempérance, on a les chiffres suivants : tempérants, 145 ; intempérants, 20 ; inconnus, 3. Ces chiffres sont très-satisfaisants sous un



certain rapport, car ils prouvent que la folie et le vice, du moins en ce qui regarde l'ivrognerie, sont diamétralement opposés. Mais, hélas ! il est une autre habitude criminelle qui mène à la folie, ou du moins qui la complique, et qui est toute aussi générale et d'aussi difficile guérison que l'ivrognerie ; et je suis fâché de dire qu'on la rencontre presque exclusivement parmi les classes sobres.

Notre hospice, de même que ceux des Etats-Unis, renferme une multitude de ces malheureux, et, ce qui est encore pis, bien peu en sortiront jamais. Je n'ai pas le moindre doute que cet ignoble vice s'accroît constamment, et que le développement de l'instruction n'y apporte aucun remède, car il est également, sinon plus, répandu parmi les classes instruites que parmi celles qui ne le sont pas.

Relativement au degré d'instruction de ceux qui ont été admis, en voici la classification :—121 savent lire et écrire ; 35 savent lire seulement ; 8 n'ont aucune instruction ; 4 chez qui on n'a pu rien constater.

Les gens disposés à tout généraliser, et il y en a beaucoup, ne manqueront pas de se servir de ces chiffres pour en tirer ce qu'ils croiront être un argument invincible contre l'instruction, les ivrognes pourront de même se prévaloir des mauvais effets de la sobriété en s'appuyant sur la classification ci-dessus ;—mais les uns et les autres ne seront pas plus logiques que les autres. En effet, on voit par nos registres que la folie religieuse atteint trois fois plus d'individus que l'ivrognerie :—Est-ce à dire que la religion, l'instruction ou la sobriété engendrent la folie ? Au contraire, car il est hors de doute que ces trois choses possédées dans un degré rationnel par une personne, ne peuvent que la garder de ses terribles atteintes. Il est vrai, cependant, qu'une éducation fautive, superficielle et frivole, plutôt propre à étouffer l'esprit qu'à le développer,—et même une éducation supérieure acquise aux dépens de la santé, sont de nature à amener la folie ; et il faut bien se garder de croire que ces causes ne font que peu de ravages dans la société. Mais, espérons qu'après avoir fait les premiers essais, et lorsque le pays commencera à comprendre ce qu'est la véritable éducation et son objet, les esprits trouveront qu'il n'existe aucune relation nécessaire entre la folie et l'instruction, de même que pour la religion.

Voici maintenant l'origine des malades :—Nés en Canada, 58 ; Irlande, 48 ; Angleterre, 24 ; Ecosse, 23 ; Allemagne, 8 ; Etats-Unis, 6 ; sur le territoire de la Baie d'Hudson, 1.—Total, 68. Classification par âge ; 9, sont au-dessous de 20 ans ; 53, ont de 20 à 30 ans ; 46, de 30 à 40 ; 25, de 40 à 50 ; 21, de 50 à 60 ; 14, ont plus de 60 ans.

Le nombre de malades atteints de la manie du suicide s'est élevé à 42 ; chez quelques uns cette manie était très-violente, surtout chez ceux qui étaient pris d'une forte mélancolie religieuse.

Après des recherches et une étude très attentives, j'en suis arrivé à croire que dans les cas désignés sous le nom de "folie religieuse," la raison en démente adopte l'absurdité théologique qui se trouve le plus en rapport avec sa condition, et que neuf fois sur dix, le siège de la folie réside dans l'estomac et les poumons, ou dans les deux à la fois. Toujours, est-il que nous commençons invariablement par traiter les organes digestifs chez cette sorte de malades ; il est rare, lorsque nous parvenons à rétablir ces fonctions dans leur état normal, que nous ne réussissons pas à ramener le calme dans l'esprit de l'individu. Ce serait perdre son temps et sa peine que de vouloir raisonner ou parler de choses religieuses avec ces aliénés avant d'avoir guéri leur estomac et leurs intestins ; on ne gagnerait qu'à les rendre pires et à les attacher d'avantage à leurs folies en se servant de ces moyens.

Le nombre de malades envoyés ici par les prisons de comté en 1863, s'élève à 57, contre 70 environ pour 1862.

Le rapport fait par votre Bureau pour l'année 1862 fait connaître que le nombre des aliénés renfermés dans les prisons du Haut Canada était pour cette année de 102, et il ajoute ce chiffre au total des aliénés soignés dans tous les hospices à la fin de l'année, pour donner le total des aliénés dans cette partie de la province ; mais il me semble que ces calculs sont inexacts, vu que sur ces 102 aliénés emprisonnés, cet hospice seul en a reçu au moins 70. C'est en quoi nous différons du Bas-Canada, où l'on attache une signification plus uniforme au fait d'envoyer et de recevoir en prison un individu comme atteint de démente.

Le nombre de cas de folie parpérale admis a été de 5, qui tous ont été promptement guéris. L'admission annuelle de cette classe d'insensés est de la plus grande importance. Beaucoup sont fortement animés du désir de se détruire ; toutes sont prises d'une

agitation constante, erient et se portent à des excès de violence : il est quelquefois impossible et toujours très-difficile de les traiter dans leur famille, et on ne réussit pas toujours. Dans un hospice, mais non pas dans un hospice *enculé*, (car ce serait une prétention absurde,) leur traitement est très-difficile; et lorsqu'on ne peut établir de classification, tout homme de l'art ayant de l'expérience peut juger des difficultés que nous rencontrons. L'impossibilité pour une hospice d'accorder l'entrée immédiate à cette classe d'aliénées est un des plus grands malheurs qui puissent affliger les familles auxquelles appartiennent ces pauvres infortunées.

L'on me dira, comme pour d'autres cas,—“ le nombre de ces aliénées est toujours “ restreint,—et par conséquent, vous pouvez toujours tenir un certain nombre de lits prêts “ pour les cas fortuits de folie aiguë.” Oui, je le pourrais, en effet; mais pour cela il m'en faudrait la permission, car il m'est impossible de le faire lorsque les lits sont tous occupés par les incurables et les idiots que l'on m'ordonne d'admettre et qui, grâce à l'intervention de municipalités égoïstes et au zèle de votre Bureau, sont en très-grand nombre. —Celui qui avait tué sa vache et qui s'était aperçu qu'il manquait de lait, était absolument dans la position où se trouvera cet hospice lorsque tous les lits en seront occupés.

Les mères atteintes de folie puerpérales, les pères affligés de la manie du suicide, les sito-maniacés religieux et tout le catalogue des cas urgents doivent attendre leur tour dans les prisons de comté; quant à la durée de cette attente, on peut s'en informer dans le Bas-Canada.

Les vacances dont on peut disposer, ont été amenées depuis déjà assez longtemps, ainsi que votre Bureau le sait, par le transfèrement que l'on a fait des incurables dans les hospices-succursales, ainsi que le témoignent les chiffres suivants :

Du 1er septembre 1856, il a été transféré de l'hospice principal dans les succursales—

A la succursale de l'Université.....	157
A déduire, 11, qui nous sont revenus comme impropres, et 46, transférés de nouveau dans d'autres succursales....	57
	— 100
A la succursale de Malden.....	214
A déduire—échappés et revenus.....	2
	— 212
A la succursale d'Orillia.....	132
	—
Faisant un total de.....	444

Les admissions à l'hospice principal depuis le 1er septembre 1856, s'élèvent à 1214; différence 770 —total 1214.

Les succursales sont toutes remplies, et ce n'est qu'à la mort des individus qu'il peut se trouver des lits disponibles. L'hospice principal est donc une fois de plus réduit à ses propres ressources. En adoptant le mode d'admission le plus judicieux, le même fait se répètera ici comme dans tous les pays, à savoir que très probablement pas plus de 40 à 45 pour cent des malades sortiront de l'hospice guéris, tandis qu'il en mourra un certain nombre. Sur cent cas, d'après les calculs les plus bas, 40 resteront à l'hospice. Il est donc évident que même dans la supposition que ceux qui nous viendront ne seront pas des cas plus désespérés que ceux que nous avons maintenant, plus nous irons moins nous pourrions accorder d'admission chaque année.

Ce fait d'ailleurs se produirait lors même que la population générale n'augmenterait pas; mais on sait que la folie augmente proportionnellement avec la population. Si donc on veut se tenir à la hauteur des demandes, il n'y a qu'un seul mode humain et rationnel de le faire, et c'est ce mode humain et rationnel qu'avec le temps on trouvera le plus efficace, comme aussi le moins dispendieux pour les pays.

#### CONGÉS.

La moyenne du séjour des 85 malades congédiés en 1853 a été de neuf mois et six jours; cependant, en déduisant du total 7 malades dont la moyenne de séjour a été de deux années, huit mois et vingt jours chaque, celle des 77 autres n'est plus que de 7 mois et 2½ jours. La moyenne de la durée constatée de la maladie ou de l'attaque, avant l'admission des

individus, pour chacun des 85 malades congédiés, a été de trois mois et onze jours. Ces chiffres ont une portée très grave : puissent-ils être utiles à tous ceux qui s'occupent de ces tristes maladies.

Je ne dis pas que la guérison suit nécessairement l'admission à l'hospice ; car il y a des cas qui doivent être incurables, quelque soit l'époque de leur admission ; mais j'affirme que les chances de guérison deviennent de moins en moins certaine lorsque l'insensé nous arrive après six mois de maladie, et à plus forte raison après douze mois et au-delà. La folie déterminée par la paralysie générale et l'épilepsie, ou la folie produite par des pratiques honteuses, et quelques autres cas, ne sont susceptibles d'aucun progrès vers la guérison, que les individus soient ou non dans un hospice.

#### DÉCÈS.

En 1863, il est mort 25 individus, dont 23 à l'hospice principal, et 2 à la succursale de l'Université.

En 1862, le rapport comprenant les décès arrivés dans la succursale d'Orillia, et le total pour les trois établissements a été de 27. Déduction faite de deux décès arrivés l'un à Orillia, l'autre à l'Université, il reste 25 pour cette année de 1862.

En 1861, le total des décès dans les trois établissements de la succursale de l'Université, de celle de Malden et de l'hospice principal, s'est élevé à 45, dont 39 à l'hospice principal ; 3 à la succursale de l'Université, et 3 à la succursale de Malden.

Je trouve l'observation suivante consignée par votre Bureau dans son rapport de 1862, sous le titre de *Asile Provincial d'aliénés, Toronto*, c'est-à-dire l'asile principal : " On remarquera que la mortalité de 1862 a été moindre que celle de l'année précédente ; les décès de 1862 s'élevant à 46, contre 59 arrivés en 1861, constituant par conséquent une différence de 13 en faveur de 1862 "

Je suppose que cette erreur est purement accidentelle ; mais qu'elle soit ou non celle du typographe, elle n'apparaît pas moins dans le rapport imprimé ce votre Bureau, et il n'est pas de ceux qui le verront qui prendront la peine de la vérifier, qu'il me soit permis d'ajouter à ce propos que l'impression des rapports de votre Bureau est d'une in correction bien propre à donner de fausses idées au lecteur qui n'a pas sous la main les moyens d'en constater l'exactitude.

L'année dernière, j'ai exprimé l'opinion que le faible chiffre de la mortalité de 1862, comparée à celle de 1861, n'était que purement accidentel,—cette réduction, suivant moi, devant se compenser en 1863 : cependant, il en est arrivé autrement. Aussi, dois-je chercher à expliquer ce fait d'une autre manière.

Dans le cours des deux années en question, votre Bureau a eu occasion de remarquer que la consommation de vin faite par l'établissement était considérable, ce fait ne m'avait pas échappé, non plus que l'augmentation graduelle de la consommation ; j'ai cru, et j'en ai fait l'observation à votre Bureau, que la santé de ceux à qui je l'ordonnais s'en trouvait mieux, et c'est pourquoi je ne regardai pas la dépense comme inutile. Néanmoins, comme j'ai eu à cœur de réduire les dépenses de cet établissement le plus possible, j'ai fait des essais de réduction et en ai surveillé attentivement les résultats. Chaque fois, je me suis convaincu que ce breuvage médical avait fait du bien ; je tentai alors de lui substituer la bière et le whiskey en quelques cas.

Il me faudra quelque temps pour m'assurer jusqu'à quel point cette mesure réussira. Comme de raison, la non réussite est chose très-grave pour les individus soumis à l'expérience ; et si je l'avoue plus tard, il est probable que j'en serai fortement blâmé par ceux qui aujourd'hui réclament si énergiquement l'économie. Cette considération ne m'empêchera cependant pas de poursuivre, sans leur demander leur opinion sur cette question d'art professionnel, la ligne de conduite que je croirai la plus sage pour mes malades, et je serai satisfait si elle a pour résultat d'en rendre quelques-uns de plus à la raison et à leur famille, ou de prolonger seulement un peu plus la vie de quelques autres, même en augmentant les charges du trésor public, car je suis d'opinion bien arrêtée que c'est le devoir du médecin de "sauver la vie de ses patients et non de la leur abroger," et qu'il appartient aux autres d'en payer les frais.

Les causes les plus immédiates de divers décès de 1863 ont été classées comme suit, savoir

Consommation pulmonaire (latente), huit; consommation pulmonaire (manifeste), un; paralysie générale, cinq; hydrothorax, deux; thyphomanie, ou *Enterite mucéo-gastrite*, deux; péricardite ulcéralive, un; scrofule, un; apoplexie sanguine, un; apoplexie séreuse, un; gangrène des poumons, un; épuisement maniaqué, un; marasme, un.—Total, 25.

Dans la classification des décès que nous entrons sur les registres de l'hospice, nous avons quelquefois beaucoup de difficultés à démêler le fait pathologique qui doit être regardé comme la cause efficiente du décès; car, en désignant celui qui se relie en dernier lieu et le plus intimement à la mort de l'individu, on risque souvent de donner une idée très imparfaite et même fautive de la maladie, lorsque ce fait pathologique n'en a été que la dernière phase amenée peut-être par un accident.

Exemples: deux décès se trouvent inscrits dans la liste ci-dessus sous la dénomination hydrothorax; or, chez l'un des malades, l'épilepsie se terminant par une manie des plus furieuses, a duré plusieurs années. Les accès, quoique peu fréquents, étaient longs, violents, et laissaient le malade dans une stupeur qui le prolongeait plus que d'habitude; il y avait vraiment lieu d'être surpris que le pauvre malheureux pût survivre à de telles crises. Sa mort, qui arriva enfin, fut amenée par des symptômes indiquant un défaut dans les mouvements respiratoires, et la firent classer comme ci-dessus. On trouva les ventricules latéraux de la cervelle dilatés par le fluide; la surface du cerveau était couverte d'une exsudation séreuse. La dure-mère était adhérente au crâne, et toute la cervelle était vasculaire à un haut degré. Le thorax droit était rempli d'eau, etc., le poumon gauche était couvert de tubercules. La moëlle épinière était très ramollie à partir de la septième vertèbre cervicale jusqu'à la quatrième dorsale.

Le second cas présentait de même diverses complications morbides.

Le cas désigné sous le nom de péricardite ulcéralive, est celui d'un individu qui était adonné à l'ivrognerie et dont les habitudes en général étaient vicieuses. Avant son entrée ici, il avait subi l'amputation des deux pieds qu'il s'était gelés; la plaie n'était pas guérie et ne pouvait pas guérir, car il ne voulait souffrir aucun pansement ni se soumettre à aucun traitement. Je ne crois pas qu'on ait encore vu un cas de folie plus dégoûtante en brutalité, en obscénité et en impiété. A peine a-t-on trouvé un seul organe de sain dans l'autopsie qui fut faite du cadavre. La cervelle et ses enveloppes présentaient partout les signes d'une maladie incurable. On trouva nombre de dépôts de pus dans le grand centre oval (*centrale ovale major*). Le poumon gauche était tuberculé; le droit offrait des adhésions pleurétiques. Le péricarde n'était qu'un ulcère et était gonflé de matières purulentes.

On remarquera que huit cas de phytisie sont désignés comme latents, et un seul comme manifeste, c'est-à-dire offrant tous les caractères de la pulmonie ordinaire telle qu'elle se rencontre dans la pratique privée.

Dans la phytisie latente, ainsi que je l'ai dit dans mes rapports précédents et dans un travail que j'ai publié dans l'*American Journal of Insanity*, les malades ne présentent aucun des symptômes évidents ou constitutionnels de la consommation pulmonaire. Ainsi, il n'y a ni paroxysme, ni sueurs, ni diarrhée colliquative, ni rougeur fébrile, ni expectoration, ou du moins très peu, non plus que de toux; je n'aperçois guère chez les malades cet appétit capricieux et vorace ordinaire dans ces sortes de maladie, ni cette illusion constante qu'ils entretiennent sur l'éloignement de leur mort ou sur leur guérison certaine et qu'ils ne perdent qu'avec la vie. Dans plusieurs cas, la maigreur a été beaucoup plus grande que chez les malades jouissant de leur raison. Néanmoins, l'autopsie révèle chez le patient un degré d'affection tuberculée dans les poumons à peine croyable pour ceux qui n'ont observé le malade que superficiellement. On rencontre souvent, dans l'autopsie de l'aliéné, un état pathologique de l'abdomen, auquel j'attribue une plus grande importance que celle qu'on lui attache d'ordinaire; je veux parler de la déviation du *colon transverse*. Cet affaissement varie depuis une couple de pouce jusqu'à ce qu'il atteigne l'extrémité même du bassin. Sur 211 autopsies, j'ai constaté ce fait trente fois. Il s'est présenté sur des individus admis depuis longtemps à l'hospice aussi bien que sur de nouveaux arrivés. Il se rencontre des plus fréquemment dans les cas de mélancolie et de lypé-manie; on le voit aussi dans les cas de manie aiguë. Il m'a été impossible de découvrir aucun rapport entre ce fait et les causes extérieures ou mécaniques.

D'après l'allongement du mesocolon qui l'accompagne et laisse ainsi l'estomac sans aucun dérangement de position, on serait porté à croire, non sans raison, que ce dérangement se fait par degrés. Cependant, dans quelques cas, j'ai trouvé l'estomac affaissé, comme

s'il avait été entraîné par le colon dans sa chute. L'allongement du mésocolon paraîtrait ici n'avoir pas eu lieu assez rapidement pour satisfaire les exigences de l'affaissement, et nous pourrions en conclure à l'action de quelque cause récente. S'il en était ainsi, cette cause doit être semblable à celle qui produit les autres déplacements viscéraux, comme, par exemple, la hernie, sous ses diverses formes. Le fait qu'en aucun cas où j'ai vu ainsi le colon affaissé, l'intestin ne contenait, soit dans la partie affaissée soit ailleurs, aucune quantité inusitée de matières fécales, a une grande importance pratique. Je ne saurais dire si le contraire a eu lieu durant la vie du sujet ; mais, même en supposant ou en soupçonnant son existence, je doute beaucoup que l'on eût réussi à faire évacuer ces matières par des purgatifs actifs ; je suis même porté à croire que l'état du malade serait empiré par suite de la compression exercée sur les muscles de l'abdomen. Il ne serait pas non plus impossible que ce soit dans cette compression permanente ou fortuite que la lésion prenne son origine et son aggravation. C'est un fait bien établi que les fous atteints des mélancolie et de lypé-manie subissent avant leur entrée à l'hospice un traitement purgatif assez violent ; on ne fait pas attention que les malades prenant peu ou point de nourriture. Leurs intestins n'ont presque rien à évacuer. Aussitôt que nous pouvons leur faire prendre quelques aliments, lorsqu'ils sont entre nos mains, nous n'avons ensuite presque pas de difficulté avec leurs intestins. Dans le cours de l'autopsie que je fis d'une femme morte peu de temps après son admission à l'asile, je trouvai le colon descendu très bas et les intestins presque vides. Cette femme avait subi une purgation des plus énergiques, et le matin même de son admission, il lui avait été administré 10 gouttes d'huile de croton, sans aucun effet, nous dit-on. Je pouvais à peine y croire lorsque j'ouvris l'abdomen. C'était un cas de folie aiguë, produite par une exostose considérable qui s'était développée dans les deux lobes intérieurs du cerveau ; or, de quel effet pouvaient être les purgatifs ?

On rencontre une foule d'autres déplacements et désordres des intestins dans les autopsies des fous : leur étude ne peut que faire réfléchir sérieusement le médecin sur les avantages qu'offrent les purgatifs dans les cas de folie en général et dans ceux de mélancolie et de lypé-manie en particulier.

Deux décès sont attribués à la typhomanie ou muco-gastro-enterite. Cette espèce de folie n'est pas rare, et le traitement qu'on lui fait subir dans les familles est toujours exagéré ; aussi, l'ai-je trop souvent vu se terminer d'une manière fatale. Presque dans tous les cas le malade éprouve une répugnance souveraine à prendre des aliments ; quelquefois cette répugnance a heureusement lieu pour les médicaments. Le délire qui s'en suit peut être d'une nature douce ou furieuse ; très-souvent les malades sont pris de soupçons d'empoisonnement. Dans ce cas, ils sont peu propres à endurer les fatigues d'un long voyage, surtout en hiver ; mais on a coutume de nous les envoyer ici pour les empêcher de mourir de faim.

Les deux décès dont il est ici question sont de deux femmes. L'une mourut au bout de huit jours, et l'autre au bout de six jours après leur admission. L'autopsie de la première révéla les faits suivants :—Le cœur et le péricarde étaient dans un état d'inflammation ; celui-ci contenait trois onces de sérum. Les poumons étaient excessivement tuberculés ; le microscope faisait apercevoir des milliers de tubercules dans la fibre musculaire. Il y avait hydropisie de l'abdomen. Le colon-transverse était affaissé sur le pubis, et tout l'iléon était rendu dans le bassin. Le pancréas était élargi et durci. L'estomac présentait trois contractions en forme de tablier, et avait trois fois l'épaisseur ordinaire à son extrémité pylorique. Toute l'enveloppe muqueuse de l'iléon était enflammée et ramollie en plusieurs endroits. Je pus me convaincre que jamais cette femme n'avait été adonnée à l'intempérance.

La deuxième femme était une malade qui avait eu de fréquentes attaques de folie précédemment et qui nous avait été remise dans un état de délire complet et d'agitation incessante ; elle manifestait une grande répugnance pour la nourriture, tous en étant très-altérée. Elle disait ne pouvoir manger à cause de douleurs aiguës qu'elle ressentait en avalant (ce symptôme se rencontre souvent chez les sito-maniaques),—et en deux circonstances, l'ingurgitation d'aliments solides lui causa, en effet, des vomissements quelque peu sanguinolents.

L'autopsie révéla des indices de maladie antérieure dans les membranes du cerveau. La membrane muqueuse de l'estomac et les intestins grêles étaient très-congestionnés et d'un rouge brun ou couleur chocolat, et se broyaient sous le pouce.

Or, ces deux femmes par la nature de leur folie n'auraient jamais dû nous être envoyées, si le médecin eût deviné leur véritable condition pathologiques, car alors il n'aurait pu ignorer que le foyer domestique leur offrait de meilleures chances de guérison, par un traitement exactatif et suivi avec prudence. Tout médecin instruit et doué de quelque expérience sait très bien qu'un hospice d'aliénés ne possède aucun moyen artificiel de nourrir ses malades,—et que par conséquent il est tout à fait inutile de nous envoyer les personnes atteintes du genre de folie de ces deux femmes. De même si le médecin avait pu deviner toute la portée et la gravité de la condition anormale de la membrane muqueuse de l'estomac et des intestins, il eût été moins pressant sur la question des aliments. En effet, la nourriture fait peu de bien à un malade de ce genre et il n'est pas bon d'insister trop fortement pour vaincre cette répugnance de la nature. La mort du patient est le pire qui peut arriver, et il faut avouer qu'un long voyage au milieu des froids de l'hiver, ou sous le soleil brûlant de l'été, ne peut qu'accélérer ce dernier résultat. Les parents de ces malades ne s'en sépareraient en aucun cas s'ils étaient avertis que la mort ne tardera pas à arriver.

#### AMELIORATIONS DES ÉDIFICES.

Les divers travaux d'amélioration autorisés par votre Bureau en octobre dernier, ont été poussés avec toute l'activité possible,—quoiqu'il n'ait pas été possible de les terminer, vu l'époque avancée de la saison. L'appareil de ventilation destiné aux fosses d'aisance, tel que je suggéré par moi, est assez avancé. Déjà nous avons pu en faire l'épreuve dans la division des hommes, et bien qu'il y eût que peu de feu dans la fournaise raréfiante, le succès a été complet, même pendant les jours où il n'a pas été fait de feu. Rien ne peut mieux faire voir la supériorité de cette amélioration que le contraste offert par les fosses d'aisance de la division des femmes, où les travaux ne sont pas assez avancés pour permettre d'en faire l'essai.

Comme cet appareil est extrêmement précieux pour un édifice et n'entraînerait presque aucun frais, s'il était posé lorsqu'on bâtit, je prendrai la liberté de donner ici une courte explication du principe sur lequel il repose et qui a d'abord été suggéré par le Dr Fisher, surintendant actuel de l'asile Malden, et ci-devant attaché à celui de Toronto;—cette explication n'est pas tant pour l'instruction de votre Bureau qui la connaît très-bien, que pour celle du public en général. L'appareil consiste donc à diriger un courant d'air continu dans le bassin, à le faire descendre jusqu'à l'eau des soupapes (qui doivent avoir la forme d'un S) et de là à le pousser vers un tuyau de plomb de trois pouces s'ouvrant au-dessus de l'eau et communiquant avec une cheminée qui tire bien. L'action aspirante d'un tel tuyau produisant constamment, dans le bassin, un courant d'air analogue à celui qui se produit dans le fourneau d'une pipe à fumer,—il s'ensuit qu'aucune mauvaise odeur ne peut s'échapper,—et que même le bassin de la fosse anglaise, muni de son tuyau de plomb, fait l'office d'un ventilateur pour tout l'appartement. Ce résultat est tellement sensible, que le bassin, fût-il placé à la tête d'un lit, loin de corrompre l'air ambiant, le purifierait au contraire. Les fosses anglaises de cet asile se trouvant toutes au sud des corridors, tandis que les cheminées sont au nord et séparées par une certaine distance, nous n'avons pu profiter de l'excédant de tire qu'elles possèdent pour l'objet en question. C'est pourquoi il nous a fallu faire une cheminée près des fosses anglaises. Nous l'avons fait en exhausant de quelques pieds les murs et le toit des compartiments des fosses et en construisant une cheminée de hauteur moyenne, ronde à l'intérieur, comme le sont toutes celles de l'édifice, afin d'empêcher qu'elle ne prenne feu et d'éviter l'obligation de ramoner, ce à quoi nous avons parfaitement réussi. Dans l'espace ainsi créé au-dessus du tuyau-souche des fosses anglaises, au nombre de sept dans chaque division, on a construit une petite fournaise en brique, à l'épreuve du feu et imperméable à l'air. Le parquet de l'appartement est dallé sur sable et mortier liquide.

Cette fournaise ne peut recevoir d'autre air que celui qui y arrive par les deux tuyaux, dont l'un s'ouvre au-dessous et l'autre au-dessus du gril, immédiatement derrière la porte de fer entre laquelle et le gril se trouve un espace suffisant. L'air échauffé passe de la fournaise par un conduit en fer russe de peu de longueur dans la cheminée voisine. Les deux conduits d'approvisionnement s'ouvrent dans un autre de neuf pouces, en fer galvanisé, qui passe par les bassins des fosses anglaises et reçoit en montant les trois tuyaux de plomb de trois pouces qui partent des bassins.

Le conduit en fer galvanisé de neuf pouces n'a que six pouces au-dessous de la seconde paire de soupapes, et trois pouces au-dessous de la troisième paire, vu qu'il n'y en a qu'une dans le soubassement. La fournaise avec un feu modéré donne une tire suffisante; les jours qu'il vente un peu, il n'y a pas même besoin de feu. La reconnaissance que nous ressentons pour cette amélioration se trouve comme à l'ordinaire agréablement mêlée du regret que nous ayons été si longtemps sans l'obtenir. Car y a sept ans que j'introduisis pour la première fois cet appareil dans les fosses d'aisance de notre buanderie moyennant quatre ou cinq piastres, l'édifice étant alors en voie de construction,—je l'ai fait voir à des centaines de personnes, mais je doute qu'il ait jamais été adopté ailleurs qu'à l'asile d'Orillia. C'est trop bon marché et trop peu compliqué pour commander l'attention du public ou le patronage des plombiers. Afin de compléter ma description, j'ajouterai que le plus bas des deux conduits d'approvisionnement de la fournaise est muni d'une clef ordinaire de tuyau de poêle, ou moyen de laquelle on peut modérer le feu ou le couper tout-à-ait, s'il est nécessaire.

L'ornementation de nos terrains a absorbé beaucoup de travail l'automne dernier; dans quelques années, ces terrains offriront un aspect agréable et contribueront grandement aux récréations de nos malades.

Le service religieux de l'institution a continué de se faire avec la régularité ordinaire, et nous avons beaucoup d'obligation aux ministres à qui nous sommes redevables de cet avantage.

Les travaux généraux de la maison ont été conduits par mes adjoints à ma satisfaction et pour le plus grand bien des pauvres malades confiés à mes soins.

Les propriétaires de journaux de diverses parties de la province qui nous envoient depuis des années leur feuille gratuitement pour nos malades ont charitablement continué de le faire. Nous leur dirons pour les récompenser de ces bienveillants envois que leurs dons sont bien appréciés et que les lecteurs sont nombreux.

Je ne puis terminer ce rapport sans exprimer ma gratitude au gouvernement et à la législature pour l'insigne faveur accordée à cet établissement dans l'acte introduit durant la dernière session par l'honorable T. D. McGee, à l'effet d'abroger les lois qui soumettaient le corps de tous les malades décédés à l'hospice et non réclamé par leurs amis à une enquête du coronaire et qui exigeaient que ces cadavres fussent remis à l'inspecteur d'anatomie.

C'est au rapport spécial si bien rédigé et si philanthropique de M. l'inspecteur Meredith que le pays et les amis des pauvres insensés sont surtout redevables de cette mesure; déjà j'ai pu en maintes occasions être témoin de l'approbation générale que cette loi rencontrait chez toutes les personnes intéressées au bien-être des malades de cet hospice.

Tout en recommandant l'établissement aux soins éclairés et philanthropiques de votre Bureau, et en mettant ma confiance en celui qui est le Père commun des insensés comme de ceux qui ont l'usage de leur raison.

Je demeure, Messieurs,

Avec respect votre, etc.,

JOSEPH WORKMAN, M.D.,  
Sur. Médical.

#### APPENDICE.

*Copie d'une lettre adressée à l'honorable Secrétaire Provincial.*

ASILE PROVINCIAL DES ALIÉNÉS,  
TORONTO, 17 juillet 1863.

MONSIEUR,—J'ai reçu une lettre de James Thompson, shérif des comtés de Lanark et Renfrew, me mandant qu'il a reçu un ordre (warrant) de Son Excellence le gouverneur-général relatif au transfèrement de Janet Cameron, Ann Serson, Jane Graham et Catherine Corkeny, de la prison des dits comtés à cet hospice, avec instructions de se mettre en communication avec moi pour savoir si j'ai de la place pour ces individus ou quelqu'un d'entre eux.

Avant de répondre au shérif Thompson, je prends la liberté de vous adresser, pour l'information de Son Excellence, les détails suivants au sujet desquels je demanderai les instructions que son excellence croira devoir me donner.

Tous les lits de la division des hommes se trouvent pris à l'exception de deux et qui vont l'être par deux malades sur le point d'arriver. J'ai, sur ma liste, environ vingt demandes d'admission pour cette division, à l'égard desquelles je ne puis rien faire; quelques-uns des solliciteurs sont enfermés dans les prisons de comté, d'autres sont chez eux et quelques-uns me sont désignés comme dangereux et atteints de la manie du suicide. J'ai déjà fait dresser quelques lits de plus, et il m'est impossible d'en augmenter le nombre sans risquer la santé et la vie des malades actuels et leur sûreté personnelle. Dans la division des femmes, il n'y a que dix lits d'inoccupés et déjà on a averti six malades que leur admission avait été décidée;—il y a encore sept autres demandes de date antérieure à celle des quatre du shérif Thompson. Il ne se passe pas de jour que je ne reçoive de nouvelles demandes d'une nature pressante pour des cas de folie de développement récent.

Une fois tous nos lits remplis, nous ne pouvons accorder d'admission que lorsqu'il y a des vacances occasionnées par les sorties ou la mort; et je suis en mesure d'affirmer que ces vacances ne suffisent pas au tiers des demandes. Le chiffre des demandes d'admission faites durant le mois jusqu'à cette date (17 juillet) est de 19, et j'en ai reçu 23 dans le mois de juin, et 28 en mai.

Les règlements de l'asile sanctionnés par le gouverneur-général (dont vous trouverez une copie ci-incluse), définissent dans le chapitre premier la ligne de conduite à suivre par le surintendant médical dans l'octroi des admissions. La troisième section du même chapitre exige que dans le cas où les demandes seraient plus nombreuses que les vacances, il devra accorder la préférence aux cas récents et pressants de folie, tout en tenant compte de la violence ou les tendances dangereuses des malades qui demandent à être admis.

Le but de cette clause était d'assurer au traitement des malades dans l'hospice le plus d'efficacité possible. Les cas de folie récente et d'une nature urgente sont susceptibles de guérison pour la plupart, tandis que le contraire a lieu pour les cas chroniques. On peut en moyenne regarder comme pris pour 8 ou 10 ans un lit occupé par un malade de cette dernière classe; accordé à un malade de la première classe, le même lit peut devenir vacant 10 ou 12 fois dans le même espace de temps et rendre à la société et à sa famille dix ou douze de ses membres. Il est constant que la majorité des malades à qui on ne peut accorder d'admission prompte finissent par devenir incurables et restent tout leur vie un fardeau pour leurs familles ou pour le public. Une fois l'hospice rempli, l'admission des incurables équivaut à l'exclusion des malades susceptibles de guérison et à la multiplication des premiers.

Il serait certainement à désirer que l'asile pût admettre toutes les classes de malades, mais cela n'existe nulle part et n'existera probablement jamais. Il n'y a peut-être pas de pays au monde qui possède plus d'établissements affectés à la guérison de la folie que le Haut-Canada, et cependant je suis convaincu que bientôt on en demandera l'augmentation de tous côtés. Ça été ma plus constante sollicitude dans les admissions que j'ai accordées depuis 10 ans de remplir les intentions des autorités de l'hospice tels qu'exprimés dans les règlements à ce sujet; or, toutes les fois que j'ai réussi, je suis resté convaincu que le résultat était des plus favorables pour tous les insensés.

Je suis sûr que Son Excellence sera persuadée que dans le choix que je fais des cas violents, aigus et dangereux, je prends le meilleur moyen d'augmenter mon trouble et les difficultés de ma charge, car il est bien plus aisé de conduire vingt incurables, dont la folie est paisible qu'un seul fou atteint de manie furieuse.

Les quatre malades dont le shérif Thompson me demande l'admission sont, je crois, des incurables invétérés, dont la municipalité veut se débarrasser, non pour raisons de folie furieuse de leur part, mais pour des motifs d'économie; et c'est dans ce but que l'on a sollicité de Son Excellence les ordres qui m'ont été communiqués. En recevant la demande d'admission pour un malade, j'envoie une circulaire (dont je vous envoie copie ci-incluse) énumérant plusieurs questions dont les réponses, si elles sont vraies, me mettent de suite en état de décider du caractère et des besoins de l'aliéné. Le shérif Thompson connaît cette règle de notre établissement d'autant mieux qu'il m'a souvent envoyé des rapports de cas urgents auxquels j'accordais de suite l'admission.



Il m'est impossible, avec l'exiguité des moyens dont je dispose, de pouvoir exécuter des ordres contraires sur la question des admissions. En m'ordonnant de recevoir les aliénés, sans égard à la nature de leur maladie, on viole les règlements existants, et d'après ma conviction bien arrêtée, on ne le fait qu'en causant un tort irréprochable à des malades dont la guérison pourrait être opérée. C'est pourquoi avant de rien faire j'attendrai les instructions de Son Excellence.

Je prendrai la liberté d'ajouter que si l'on m'enlève la faculté de décider des admissions dans les cas de vacance, il faudra réserver constamment un certain nombre de lits pour satisfaire les demandes pressantes, vu que sous le système actuel, j'ai toujours pu les tenir tous occupés lorsque le chiffre des demandes excédait celui des vacances. C'est peut-être ici le lieu de citer le cas de deux personnes que je reçus à l'hospice l'année dernière par ordre des autorités et que l'on avait représentées comme atteintes de folie dangereuses, mais dont la maladie n'avait nullement ce caractère. Dans le cours de l'année qui vient de s'écouler, je dus également trouver place pour deux autres individus, Frances Eves, venant de la prison de Belleville, et James Wyndcath, de celle de Brockville, qui m'étaient également adressés par les autorités; or, je n'ai jamais vu deux malades plus paisibles. Il est vrai que la première est atteinte de démence et l'est même depuis plusieurs années, mais elle est aussi calme qu'un petit enfant. On m'a appris depuis que cette pauvre malade avait deux fils en état de la soutenir, mais qu'ils ne la veulent pas. Le second est un anglais instruit, gradué de Cambridge, dont la folie est à peine marquée. J'en suis encore à me demander quels dangers elle peut offrir, ou même si elle en a jamais présentés. C'est un homme d'une société agréable et instructive; mes enfants sont presque toujours avec lui dans le jardin et parmi les arbustes, où ses travaux ont grandement contribué à la décoration des terrains.

En terminant, je prendrai la liberté de dire que plusieurs des malades de la part desquels je reçois des demandes d'admission sont fortement atteints de la manie du suicide, — et qu'une grande partie de ceux que j'ai reçus jusqu'à ce jour se trouvent dans ce cas: quelques-uns même n'ont échappé qu'avec le secours de leurs amis à une mort certaine. Il me serait douloureux de me trouver dans l'impossibilité d'admettre de suite de tels cas de folie; mais il me faudra inévitablement les refuser si je ne puis mettre les règlements à exécution. Ces remarques s'appliquent également aux autres cas d'urgence.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

JOS. WORKMAN, M. D.

Sur. Méd.

A l'Hon. J. F. Blair,  
Sec. Prov.  
Québec.

*Réponse de M. l'inspecteur Taché, reçue par le médecin-surintendant de l'hospice des aliénés de Toronto, le 5 décembre 1863.*

“ Rapport relatif à des mandats ordonnant le transfèrement d'aliénés de la prison des comtés-unis de Lanark et Renfrew à l'asile provincial des aliénés, à Toronto.

“ J'ai examiné avec soin les documents sur le sujet ci-haut énoncé, lesquels m'ont été remis avec ordre de faire rapport. Cet ordre n'a évidemment trait qu'à une seule des questions que soulèvent ces documents, question qui peut se formuler ainsi:—L'asile de Toronto est-il tellement encombré que l'admission, dans ses murs, des cinq aliénés dont le transfèrement a été ordonné par Son Excellence le gouverneur-général soit impossible?

“ Afin de me bien rendre compte de l'état de la question, j'ai étudié avec soin la lettre dans laquelle M. le Dr. Workman tente de résoudre cette même question dans la négative; et je me suis donné la peine de comparer le rapport de l'espace cubique de divers asiles, et surtout de celui de Beauport, avec la population aliénée logée dans ces établissements, pour le mettre en regard du même rapport en ce qui concerne l'asile de Toronto.

“ Je sais apprécier la force et la valeur des arguments dont M. le Dr. Workman fait usage à l'appui de son opinion, et je rends justice au sentiment de bienveillance qui le presse à s'opposer à toute innovation qui serait de nature à diminuer la somme de bien-être des infortunés confiés à ses soins. Je comprends aussi le zèle professionnel qu'il met

à faire de l'asile qu'il dirige, un établissement exclusivement destiné à la guérison de l'aliénation mentale plutôt qu'un hospice d'aliénés incurables; mais moi, comme inspecteur, je ne puis malheureusement pas me placer à ce point de vue exclusif, obligé que je suis de m'occuper des intérêts de la société en général et un peu des conditions financières de la province.

“ Le devoir qui incombe à l'État de prendre soin des aliénés s'applique tout autant aux pauvres idiots et autres fous incurables qu'aux aliénés dont la maladie offre des chances de guérison; mais le degré d'aisance à procurer aux uns et aux autres doit un peu se mesurer sur les moyens de la société chargé d'y pourvoir.

“ De ces prémisses, je déduis la conséquence suivante, savoir: Que, ne possédant pas le nombre d'asiles nécessaire pour y loger au large tous les aliénés qu'il serait dangereux ou inhumain de laisser errer au sein de la société, force nous est d'avoir recours à l'encombrement des asiles que nous possédons; pourvu que cet encombrement n'aille pas jusqu'à mettre dans un danger immédiat l'existence des malheureux qu'on reçoit dans ces institutions.

“ L'espace alloué, présentement, à chaque malade à l'asile de Toronto est plus considérable qu'il ne l'est dans beaucoup d'asiles étrangers, et environ double de ce qu'il est dans l'asile de Beauport. Il est vrai de dire que la situation, les dispositions intérieures et la ventilation sont meilleurs à l'asile de Beauport qu'à l'asile de Toronto; mais, on même temps, je crois sincèrement que puisqu'il n'est résulté aucun accident de la présence d'une moyenne annuelle de 420 malades dans le premier établissement, il ne peut y avoir grand danger à loger le même nombre de malades dans le second qui possède un espace double (la moyenne à Toronto est de 300 aujourd'hui). La question des besoins relatifs du Haut et du Bas-Canada, en ce qui concerne le logement des aliénés, a été complètement développée dans le rapport du bureau des inspecteurs pour l'année 1862. Dans ce rapport, les inspecteurs ont exprimé l'opinion qu'on devrait ajouter cinquante lits à ceux qui existent déjà dans l'asile principal de Toronto.

“ Pour conclure donc, je suis d'avis qu'on peut recevoir dans l'asile de Toronto les cinq femmes aliénées dont il est question dans les documents qui m'ont été soumis, et cela, sans empêcher qu'on tienne encore un certain nombre de lits vacants pour suffire aux nécessités des cas soudains et imprévus dont parle M. le Dr. Workman, et sans, par conséquent, porter atteinte aux prérogatives accordées au surintendant médical par les règlements de la maison.

“ J. C. TACHE,  
“ Inspecteur.

“ Québec, 27 juillet 1863.”

La description ci-dessous du système de chauffage et de ventilation de l'hospice de Beauport est extraite d'un rapport qui m'a été communiqué par M. C. S. Eastwood, économiste de l'asile provincial des aliénés, au mois de mars 1862:—

Le système de chauffage de l'asile de Beauport est mixte et se compose de poêles, de fournaises et de tuyaux à vapeur. On semble donner la préférence au chauffage à la vapeur vu que l'on a abandonné l'usage de trois des fournaises dans l'intention de les remplacer par ce dernier mode. La température était douce lors de ma visite, et l'édifice était confortablement réchauffé dans toutes les parties; je ne doute pas de leur capacité de chauffer suffisamment tout leur édifice avec les moyens actuellement à leur disposition. Cependant, les poêles doivent être pour l'administration de leur hospice une source d'anxiété et de dangers extrêmes.

La ventilation est également mixte, si je puis m'exprimer ainsi. Dans l'aile occupée par les femmes, elle était meilleure que dans le quartier No. 7 (le plus mal ventilé de la division des femmes à l'asile de Toronto), mais pas supérieure, sinon égale, à celle des quartiers Nos. 3 et 5. Dans l'aile occupée par les hommes, la ventilation y est, je dirai, pire que celle de notre quartier No. 8, et elle est certainement beaucoup plus mauvaise que celle de nos quartiers Nos. 4 et 6. Cette comparaison est, je crois, le résultat d'une étude attentive des détails de la question.

L'aile occupée par les femmes de l'asile de Beauport possède une cheminée de tire ou conduit pourvu de tuyaux s'ouvrant dans les divers appartements et destinés à en attirer l'air vicié. Quoiqu'on ne fasse pas de feu dans le conduit principal, le courant est néanmoins très bien établi dans les tuyaux qui s'y adoptent. Rien de pareil n'existe dans le quartier des hommes. Chaque aile possède une souche de cheminée garnie d'ouvertures pour tuyaux de poêle à chaque étage quoique pas un des conduits d'air ne soit chauffé, néanmoins ce système ne laisse pas que d'attirer une grande partie de l'air vicié.

On a aussi pratiqué, dans le plafond du grenier, des ouvertures pour laisser échapper l'air vicié qui passe de là dans les trous de la cheminée. Il n'y a plus aujourd'hui qu'une seule fournaise dont on se serve; elle est placée sous le centre de l'édifice; l'air chaud, en sortant, se divise entre l'aile destinée aux hommes et le centre de l'édifice. Il va sans dire que cette fournaise fait l'office de ventilateur par la quantité d'air nouveau qu'elle introduit. L'aile occupée par les femmes est pourvue de la meilleure ventilation; il n'en est pas de même de l'aile consacrée aux hommes où l'air est vicié par tant de causes difflérentes.

Les fosses d'aisance de l'aile occupée par les hommes sont de fonte non revêtue de faïence et dans le genre des nôtres. L'eau y arrive au moyen d'un robinet à vis ordinaire fixé sur un tuyau;—je trouvai qu'il s'en échappait beaucoup d'odeur. Les bassins des lieux d'aisance des femmes sont faits de boîtes placées sous les sièges, ayant 2½ pieds de long, 15 pouces de large et 12 pouces de bas, et munies d'un conduit de décharge qui laisse passer les liquides et retient les matières solides tant que le conduit de décharge n'est pas ouvert. Les eaux sales des lavabos viennent aboutir dans ces boîtes. Elles donnent moins d'odeur que les fosses d'aisance de l'aile des hommes, et je pense que c'est aussi l'opinion du préfet de l'établissement.

La ventilation du centre de l'édifice est tout-à-fait défectueuse; on n'y trouve aucun moyen spécial de renouveler l'air, que je trouvai très-vicié et semblable à celui qui s'échappe de l'égoût de l'asile de Toronto. J'en fis la remarque à M. et à Mme. Wakeman, qui me dirent que cela était causé par l'égoût des lieux d'aisance de l'aile des hommes qui passe sous le centre de l'édifice, et dans lequel les rats ont percé des trous. Au-dessus de ces trous, il y a une boîte de bois qui renferme les tuyaux à vapeur placés dans le vestibule du centre de l'édifice. La chaleur et l'air corrompu traversent le plancher et se répandent de là dans tout l'édifice.

En général, la construction de l'asile de Beauport est ménagée de façon à ce que l'air des ailes, pur ou impur, se répande par tout l'édifice, tandis que la défectuosité du système de l'asile de Toronto est qu'il ventille les quartiers inférieurs aux dépens des quartiers supérieurs.

Il est nécessaire, pour faire voir l'exactitude de ces observations par rapport à l'hospice de Beauport, de remarquer que les fosses anglaises, au nombre de deux, qui se trouvent dans les deux ailes, sont placées en dedans des murs principaux de l'édifice, de telle manière que les émanations qui s'en échappent se répandent par toute la maison. Les escaliers, également, au nombre de deux dans chaque aile, leur servent de grands conduits, car les portes de divers paliers s'ouvrent durant le jour, et l'on permet aux malades de monter et descendre lorsque le gardien croit que leur conduite le mérite. Les planchers sont en outre percés et garnis de grils à travers lesquels l'air s'élève d'étage en étage, et les portes des chambres ont des vasistas qui laisse l'air circuler d'un appartement à l'autre. On voit, par tout ce qui précède, qu'il est impossible à l'air corrompu de se concentrer quelque part.

J. WORKMAN, M. D.,  
Surint. Méd.

Toronto, 14 janvier 1864

---

Etat de la durée du séjour des malades actuels de l'asile principal de Toronto à compter de la date de leur admission :—

123 sont entrés depuis moins d'un an ; 69, un an à deux ans ; 94, deux ans à cinq ans ; 53, cinq ans à dix ans ; 29, dix ans à quinze ans ; 12, sont entrés il y a plus de quinze ans.—Total, 380.

Etat semblable de la succursale de l'Université, à compter de la date d'admission à l'asile principal ;—

Au dessous d'un an, 3 ; d'un an à deux, 6 ; de deux à cinq, 19 ; de cinq à dix, 21 ; de dix à quinze ans, 16 ; au-dessus de quinze ans, 13.—Total, 78.

Des états pareils à ceux-ci des asiles de Malden et d'Orillia donnerait un résultat correspondant à ce dernier.

J. WORKMAN, M. D.,  
Surint. Médical.

# RAPPORT

SUR

## L'ASILE DES ALIÉNÉS D'ORILLIA,

POUR L'ANNÉE 1863.

*Au Bureau des Inspecteurs, etc., du Canada :*

MESSIEURS,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur la condition de l'état de la succursale d'Orillia pour l'année 1863. C'est avec un sentiment d'une bien vive satisfaction que je me trouve en position de pouvoir constater que l'année qui vient de s'écouler n'a été marquée par aucun accident grave chez les malades de cet asile.

Le relevé suivant donne le nombre et le sexe des admissions et des sorties depuis l'établissement de l'asile, le 13 août 1861, et de celles qui y résidaient le 31 décembre 1863 :—

	HOMMES.	FEMMES.	TOTAL.
Admissions jusqu'au 31 décembre 1861.....	20	25	45
“ “ “ 1862.....	30	53	83
“ “ “ 1863.....	8	8	16
<b>Total.....</b>	<b>58</b>	<b>86</b>	<b>144</b>
Sorties.....	1	4	5
Décès.....	3	3	6
Evasions.....	1	...	1
<b>Total.....</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>12</b>
Restant à l'asile le 31 décembre 1863.....	53	79	132

Malades transférés de l'asile provincial à la succursale Orillia.

	HOMMES.	FEMMES.	TOTAL.
Août, 13, 1861.....	8	12	
Octobre, 22, 1861.....	12	12	
Mai, 28, 1862.....	20	20	
Octobre, 22, 1862.....	6	30	
Novembre, 13, 1863.....	6	6	
<b>Total.....</b>	<b>52</b>	<b>80</b>	<b>= 132</b>
Premières admissions avec sanction, 1861.....	...	1	
“ “ “ 1862.....	4	3	
“ “ “ 1863.....	2	2	
<b>Total.....</b>	<b>58</b>	<b>86</b>	<b>144</b>

Admissions de l'asile provincial, 1863.....	6	6	...
Premières " " 1863.....	2	2	16
Décès, 1863.....	2	2	4
Sorties, 1863.....	1	2	3

Les décès pendant l'année ont été de 4, deux hommes et deux femmes. Le premier eût lieu le 28 janvier. C'était une femme âgée de 28 ans, ayant habité l'asile provincial pendant 4 ans et deux mois, et 10 mois la succursale Orillia. Le surintendant médical l'avait inscrite sur le registre comme " très faible et aimant à garder le lit." Deux mois avant sa mort elle fut atteinte de marasmes et de la diarrhée.

R. G.—Décédé le 12 avril à l'âge de 36 ans. Phtisie tuberculaire. A gardé le lit 3 mois; habité l'asile deux ans.

G. S.—15 mai, âgé de 29 ans, a habité l'asile 19 mois, était très malpropre. Dissenterie chronique; a gardé le lit 7 mois, maladie scrofuleuse à la hanche droite. Autopsie. Densité et consistance du crâne. La substance cérébrale était plus ramollie qu'à l'état normal.

Le quatrième décès eut lieu le 28 juin, 67 ans. Mme. D. était très grosse et grasse, appétit vorace, inscrite au registre avec la note " d'une grande faiblesse et aimant à garder le lit." Son état s'améliora à la suite du changement de résidence. Elle fut prise de maladie une heure après souper, étant au lit. Elle ne tarda pas à s'assoupir et mourut au bout de deux heures. Apoplexie séreuse.

Je me permettrai d'observer que bien que ces décès soit attribués à une cause distincte, cependant ils ne présentent aucun fait nouveau digne de commentaires.

Parlant des décès venant à la suite de maladies chroniques, le Dr. Workman remarque: " la folie chronique se termine fréquemment par quelque maladie compliquée ou obscure à laquelle il est très difficile d'appliquer une désignation norologique définie. Les symptômes ultérieurs peuvent paraître, à des observateurs ordinaires, indiquer assez clairement l'état pathologique final des organes qui se trouvent alors le plus gravement affectés; mais, pour le médecin qui a observé la longue série de phénomènes morbides qui ont précédé et amené la dernière scène, ces symptômes annoncent des faits que d'autres n'apprécient qu'imparfaitement."

Sorties.—Deux femmes et un homme.

D. McP.—Malade transféré de l'asile provincial. Monomanie religieuse. Son état s'améliora si sensiblement à la suite du changement de résidence, que lorsque son père vint le voir, il manifesta le désir de l'amener avec lui. J'y consentis dans l'espoir qu'au sein de sa famille il se guérirait d'une habitude vicieuse à laquelle il était adonné. Depuis son départ qui eut lieu le 28 janvier, la santé lui est graduellement revenue. Mais je suis porté à croire qu'il y aura rechute en ce cas.

La seconde sortie, est celle d'une jeune fille sortie de l'asile à la demande de ses parents le 24 juillet. Elle était rendue au dernier degré de la consommation. Elle n'a habité l'asile que peu de temps. Folie héréditaire.

Mme. D.—A habité l'asile 3 ans. Age, 48 ans. Démence chronique. Le mari de Mme. D., vint des Etats-Unis pour la ramener et " l'essayer" pour me servir de son expression. J'ai lieu de croire qu'il se repentira de cette démarche faite, je pense, de son propre mouvement et sans avoir pris les conseils de personne.

Bien que dans les cas que je viens d'énumérer il n'y ait pas eu guérison complète, cependant il y a eu dans l'établissement plusieurs autres individus ramenés à la santé corporelle et mentale, et un grand nombre encore à un état de bien-être et de bonheur comparatif.

Ces guérisons sont probablement en grande partie attribuables à l'air pur de la localité, à la bonne ventilation et à la chaleur tempérée qui règnent dans l'édifice pendant les mois d'hiver. Il se peut aussi que les mêmes résultats se seraient produits dans l'asile de Toronto, si les malades y eussent résidé le même espace de temps.

Plus de 40 sur 100 des malades transférés à la succursale Orillia étaient dans un grand état de faiblesse et atteints de maladies constitutionnelles et organiques présentant des formes diverses.

Un cas d'amélioration bien marquée mérite d'être cité.

Mme. R.—Agée de 46. Inscrite au registre avec la note " malpropre et aimant à garder le lit." Elle était très faible et très irritable. Physionomie repoussante, appétit

léger, intestins relâchés, corps amaigri. Dans les six premières semaines qui suivirent son arrivée, peu ou point de changement. Graduellement sa santé lui revient tellement qu'elle peut se dispenser de tous soins. Pendant les 10 derniers mois son corps et son esprit se sont tellement rétablis qu'aujourd'hui elle est d'un grand service à l'établissement. Active, propre, rangée, toujours d'humeur égale et joyeuse, sans cesse à l'ouvrage, mange et dort bien. Sa physionomie a aussi subi un changement, marqué par le repos de ses traits et l'harmonie qui existe entre chaque partie constituante du visage et l'expression qui se manifeste chez un être actif et intelligent.

Les personnes admises pour la première, cette année, avec l'approbation du surintendant médical de l'asile provincial, ont été au nombre de quatre.—Deux hommes et deux femmes.

La première admission a été celle du jeune homme qui s'était évadé l'an dernier. La seconde celle d'un homme âgé de 35 ans, célibataire, atteint de folie depuis huit ans; démenche chronique, calme et inoffensif.

L'une des deux femmes n'avait que 18 ans. Folie héréditaire. Son oncle était infirme à l'asile provincial. Elle sortit à la demande de ses parents, comme on le verra dans la table des guérisons sorties.

L'autre (Mme C), a deux fois habité l'asile de Toronto—âge, 58 ans—mariée; démenche chronique. C'est une femme puissante et active.

Temps pendant lequel ont habité l'asile les malades actuellement enfermés dans la succursale d'Orillia:—Vingt ans et plus, 2; dix à vingt ans, 10; cinq à dix ans, 16; moins de cinq ans, 104.—Total, 132.

*Etat civil.*—Mariés, 52; célibataires, 73; veufs et veuves, 7.—Total, 132.

*Âges.*—Vingt à trente, 37; trente à quarante, 38; quarante à soixante, 13; soixante à soixante-et-dix, 9.—Total, 132.

*Religions.*—Protestants, 80; catholiques romains, 39; autres dénominations, 13.—Total, 132.

*Nationalités.*—Irlande, 69; Ecosse, 20; Angleterre, 7; Canada, 32; Etats-Unis, 4.—Total, 132.

*Métiers et occupations.*—Hommes:—Cultivateurs, 6; journaliers, 16; maçons, 3; charpentiers, 2; tailleur de pierre, 1; mouleurs, 3; peintres, 2; meublier, 1; épiciers, 2; instituteur, 1; chasseur sauvage, 1; non-dénomés, 15. Femmes:—Epouses ou filles de cultivateurs ou journaliers, 43; servantes, 12; institutrices, 3; gouvernante, 1; femme d'aubergiste, 1; non dénomés, 19.—Total, 132.

En l'absence de données positives, je m'abstiens de donner une table des causes probables de l'aliénation mentale dans chaque cas.

*D'habitudes industrielles.*—Hommes, 20; d'habitudes désœuvrés et incapables de travailler, 32. Femmes:—D'habitudes industrielles, 21; d'habitudes désœuvrés et incapables de travailler, 59.—Total, 132.

*Nombre de lits dans l'asile.*—Hommes, 55; femmes, 79.—Total, 134.

*Instruction.*—Lisent et écrivent, 42; lisent seulement, 15; ne savent ni lire ni écrire, 65; non dénomés, 10.—Total, 132.

#### CHANGEMENTS ET AMÉLIORATIONS.

Le plancher en brique dans la buanderie s'était affaissé à plusieurs endroits, les briques mêmes étaient cassées et en rendaient la surface si inégale que l'eau en y tombant se logeait dans les cavités, au grand inconvénient des personnes occupées au lavage, sans parler de l'apparence de malpropreté visible dans toute la salle.

Un de nos malades entreprit de remédier à ce défaut. Il commença par poser une couche épaisse de mortier (de 3 à 4 pouces) composé de gravois, de chaux et d'eau. Quand elle fut presque sèche, il y mit une dernière couche épaisse de deux pouces de mortier pur et de chaux à l'eau. L'ouvrage fut bien exécuté et sans qu'il en eût rien à l'établissement, à part les matériaux. C'est aujourd'hui un bon plancher, ferme et durable et qui ajoute beaucoup au confort des personnes qui travaillent dans la buanderie. Il couvre une étendue de 29 pieds par 19.

La position de la chambre de bain destinée aux femmes offrait de grands inconvénients, vu que le nombre de ces dernières s'était de beaucoup augmenté et que plusieurs d'entre

elles étaient très faibles. Pour arriver au bain, il n'y avait pas d'autre issue que par le corridor donnant sur le vestibule du centre conduisant à un long passage étroit, ayant de plus le désavantage d'offrir peu de sécurité, car déjà deux malades s'étaient échappés par les fenêtres. Le changement à opérer était devenu urgent. J'affectai à cet objet 10 pieds du dortoir au 2e étage, ce qui nous procura une chambre de bain de 15 pieds 9 pouces par 10 pieds, commode sous tous les rapports. L'ancienne chambre de bain fut convertie en magasin destiné aux gardiennes, et l'ancien magasin en chambre à coucher pour le chauffeur et les gardes de nuit.

Une autre amélioration importante consistait à enlever les condensateurs au-dessous de la cuisine. La vapeur en se dégageant répandait une humidité constante sous le plancher et les solives. La détérioration que subissait ce plancher en conséquence et le danger auquel était exposée la santé du cuisinier et des personnes chargées de l'aider; méritaient bien d'être pris en considération. Pour obvier à ces inconvénients graves, nous fîmes creuser une cave de six pieds de profondeur sur huit de largeur et 19 de longueur. Un mur de pierre de 21 pouces d'épaisseur fut construit pour la mettre à l'abri de la gelée, ainsi qu'un appartement en brique de 8 pieds de haut, qui fut couvert d'un toit et rapproché de la chambre du chauffeur. Le bas ou la cave fut affecté aux condensateurs et le haut destiné à servir d'atelier, d'autant plus nécessaire au chauffeur que l'espace en face des fournaises n'était que de 6 pieds.

Les dépenses principales occasionnées par ces travaux ont été pour ouvrages de plomberie exécutés par des ouvriers de Toronto. Avant leur départ, nous fîmes inspecter et réparer complètement les tuyaux de la chaudière, etc., afin de pouvoir les utiliser sans crainte quand l'occasion s'en présenterait. Toute la charpente, la couverture en bardeau et partie du briquetage furent exécutées par les malades.

Je me vis dans la nécessité de faire griller à 4 pieds de hauteur le devant des vérandas, pour la raison que malgré la plus stricte vigilance de la part des gardiens, il n'en est pas moins avéré que les détenus ont commis des indécences. Les vérandas faisant face au lac, les personnes qui passent et repassent ne pouvaient manquer d'être témoins de ces scènes.

La sécherie au-dessus de la buanderie répondait bien à tous les besoins pendant les temps pluvieux de l'été, mais en hiver elle est presque inutile. Aucun autre mode de chauffage qu'au moyen des poêles que nous redoutions d'autant plus que le plafond était en bois. Après avoir constaté le degré de chaleur dans le vestibule de l'entrée principale, je trouvai que les tuyaux en donneraient suffisamment pour nous permettre, tout en conservant une température assez élevée, d'enlever l'appareil de chauffage du vestibule. Ceci fut exécuté par le chauffeur et son assistant, et l'appareil fut placé dans la sécherie, et des tuyaux furent attachés au principal appareil de chauffage; de sorte qu'aujourd'hui nous avons une sécherie qui ne laisse rien à désirer, tout en étant une grande économie dans les dépenses vu que plus tard il aurait fallu de toute nécessité effectuer cette amélioration importante.

Dans le cours des deux derniers étés, l'eau du Lac Conchoching a baissé de 3 pieds, l'été dernier de 28 pouces et cet été de 20 pouces. Cet inconvénient a grandement diminué notre approvisionnement d'eau. L'an dernier, un tuyau en fer de 2 pouces fut placé à 20 pieds plus loin dans le lac, à 200 pieds du puits. Cette année les chevaux ont été occupés au rude travail de pomper l'eau pendant 5 à 6 heures par jour. Nous avons fait enlever le tuyau qui a été posé de nouveau à 3 pieds plus avant, en tout 6 pieds, sous la terre—un angle a été évité et un tuyau droit continu existe maintenant du lac au puits. Ces travaux ont été exécutés par les malades et les gardiens. C'est une amélioration sensible, mais la nécessité de se procurer un petit engin de la force de quatre chevaux, est évidente. Il pourrait être attaché à l'appareil de chauffage sans avoir besoin de nouvelles fournaises. Sans compter les avantages qu'il nous offrirait en nous fournissant l'eau suffisante, il nous serait encore d'une grande utilité comme pompe à incendie.

Notre chauffeur n'est engagé que pour les mois d'hiver, de novembre à avril, de sorte que si le Bureau se décidait à adopter la recommandation que je fais ici, ce serait une grande économie que de faire installer cette machine pendant la durée de son engagement.

Le tuyau en terre posé dès l'origine sera inutile tant que l'eau du lac n'aura pas atteint le niveau qu'il avait alors.



Nous avons tout lieu d'être satisfaits du chauffage à la vapeur; c'est un système hautement apprécié par tous les habitants de cet asile.

#### TRAVAUX EXÉCUTÉS PAR LES MALADES ET LES GARDIENS.

Un trottoir en madriers de 4 pieds de large conduisant de la barrière d'entrée jusqu'à la porte de devant, 340 pieds. En pierrer et sabler à la profondeur de 14 pouces la partie du chemin destiné aux voitures en face de la porte du vestibule. Construction d'un appentis en bois attaché au bâtiment pour la machine,—13 × 10, charpente, couverture en bardeau, etc. Semer, arracher et charroyer les pommes de terre, ainsi que d'autres travaux de jardinage. Transporter de la terre, des pierres et autres matériaux pour remplir les bas-fonds. Travaux de drainage. Réparations aux murs—qui ont tenu occupés hommes et chevaux pendant l'été et l'automne. Contribuer aux travaux de la ferme et aux travaux domestiques. Scier et corder le bois. Enlever la neige des trottoirs, édifices, etc. Aider à l'exécution des réparations, etc.

Je dois faire observer ici que nous n'avons pas dans cet asile comme dans les autres institutions du même genre, l'avantage d'avoir à notre disposition les connaissances et l'habileté d'hommes appartenant aux différents métiers. Nous n'avons ni tailleurs, ni forgerons, ni cordonniers, ni jardiniers.

Les femmes sont comme d'ordinaires employées à tricoter, piquer, confectionner des vêtements, chemises et autres hardes,—à raccommoder, aider au lavage, à faire la cuisine et autres travaux domestiques.

Ci-suit un relevé des articles confectionnés :—

Chemises d'hommes, 110; chemises de femmes, 61; jupons, 20; robes, 79; coiffes, 40; jaquettes de coton, amples, 23; bonnets, 13; bas, paires, 61; chaussettes, paires, 78; taies d'oreiller et oreillers en coutil, 50; couvertures de lit en coutil, 47; draps, 5; serviettes et essuie-mains, 14; plus de 3,000 gallons de savon liquide et 800 lbs. de savon dur; 50 lbs. de chandelles.

*Produits de la ferme.*—Lait, 2,800 gallons; pommes de terre, 350 minots; lard, 1,300 lbs.

Dans le rapport imprimé des inspecteurs, année 1862, deux membres de votre Bureau signalaient le fait que le terrain appartenant à l'asile était trop retréci et que ce serait en conséquence bien difficile de pouvoir, plus tard, agrandir l'édifice.

Je veux croire que l'on ne me taxera pas de présomption en faisant les remarques suivantes :

Le terrain appartenant à l'asile mesure un peu plus de huit acres, quatre desquels sont affectés à l'emplacement de la bâtisse, à la cour de la ferme, aux chemins, aux trottoirs et à la promenade. Deux acres et demi sont en culture, et un acre et demi de plus a été labouré cette année. Si le lopin de terre adjacent était acheté (cinq acres de terre excellente) cela nous donnerait en jardin et pâturage une étendue de huit à neuf acres, y compris les quatre acres que nous possédons actuellement. Ce morceau de terre pourrait être mis en parfait état d'exploitation par nos hommes, nos malades et nos gardiens, une ferme plus considérable entraînerait beaucoup de dépenses pour la main-d'œuvre, etc., sans apporter de rendements proportionnés. D'ailleurs, parmi nos malades il en est peu qui soient en état de travailler, et le nombre de gardiens est bien limité comparé à celui des asiles. Je désire en même temps attirer votre attention sur le fait que le terrain appartenant à l'asile, à l'exception de l'emplacement de l'édifice, a été acheté par la municipalité au prix de \$20 0, et que cette somme a été toute payée.

Envisagée au point de vue de l'agrément, la succursale d'Orillia offre des avantages particuliers, située comme elle l'est dans une campagne loin des bruits et des tracas de la ville. Ici, les murs d'un asile ne viennent pas circonscire les promenades en voiture ou à pied, et les paysages d'une nature si variée visibles de toutes les parties de l'édifice, ne peuvent manquer de créer ces impressions et ces pensées agréables si propres à chasser les soucis et à faire naître des réflexions consolantes pour un esprit malade.

Le côté pittoresque de la localité est bien décrit par un membre du Bureau, après avoir parlé de l'édifice, des terrains, etc., M. Ferres dit : " Le paysage de l'endroit, néanmoins, est des plus agréables, et l'on sait que ce n'est pas une des moindres considérations dans le choix du site pour un hospice d'aliénés. Les eaux du lac vis-à-vis, les bois et les

coteaux en arrière, font de ce lieu une localité pleine d'attraits, très recherché durant la belle saison par les touristes et les familles de Toronto, et dont les charmes ne sont pas tout à fait perdus même pour les aliénés. D'un autre côté, on ne doit pas perdre de vue les avantages que retire l'hospice d'être situé dans un village aussi florissant que Orillia."

Nos amusements sont à peu près les mêmes que ceux dont j'ai parlé dans mon rapport de l'an dernier, à part une table de bagatelle et une escarpolette. Durant les mois d'hiver nous avons une soirée dansante le mercredi soir, à laquelle assistent malades et gardiens.

Les promenades en traîneau sont bien goûtées par les vieillards et les jeunes gens, les exaltés comme les imbeciles.

La construction d'une véranda sur le côté occidental, quartier affecté aux hommes, serait d'un grand avantage aux malades faibles et invalides. Dans les journées très chaudes ou pluvieuses, ceux qui occupent la salle d'en bas se trouvent dans l'impossibilité de sortir, ce qui les prive de beaucoup de confort et d'exercice salutaire.

Le surintendant de l'asile-mère nous a fait cadeau de plusieurs gravures coloriées représentant différents sujets de l'histoire naturelle, de la botanique et autres. Nos murs, depuis qu'ils ont perdu un peu de leur nudité, ont donné un aspect charmant à nos salles. Les malades ont jusqu'à présent manifesté un grand respect pour ce nouvel ordre de chose.

Le révérend M. Stewart, de l'église d'Angleterre, et le révérend M. Gray, de l'église presbytérienne, continuent comme par le passé d'exercer leur ministère dans cet asile. Les devoirs qu'ils se sont imposés sont bien lourds surtout si l'on songe qu'à la campagne tous les moments d'un ministre sont constamment employés—au milieu de tous leurs travaux, jamais ils n'ont manqué une seule fois de se trouver à leur poste à l'heure fixée. Aussi ont-ils droit à toute notre reconnaissance et à tous nos remerciements.

Les officiers et serviteurs de l'établissement ont déployé beaucoup de ponctualité, d'attention et de bonté dans l'exercice de leurs attributions respectives. Leur zèle et leur empressement à servir la cause de l'institution et à contribuer au bien-être de ses habitants, sont dignes d'une mention toute spéciale.

#### RÉGIME ALIMENTAIRE.

	Bœuf ou mouton.	Pain.	Thé.	Café.	Sucre.	Beurre.	
Femmes,	$\frac{1}{2}$ lb.....	1 lb.....	$\frac{1}{4}$ oz.....	} $\frac{1}{4}$ lb jusqu'à 30 pour tous.	{ .....2 oz.....	1 lb. à 10.	
Hommes,	$\frac{3}{4}$ ".....	1 $\frac{1}{2}$ ".....	$\frac{1}{4}$ ".....			.....2 ".....	1 $\frac{1}{2}$ " à 10.
Gardiens,	$\frac{1}{4}$ ".....	1 $\frac{1}{2}$ ".....	$\frac{2}{4}$ ".....			.....3 ".....	2 " à 10.
			5				

Poisson, les vendredis pour les catholiques romains, quand il est possible de s'en procurer; autrement, des œufs, beurre, etc. Riz, 1 lb. à 10, pour tous. La viande est généralement bouillie, et la soupe faite de pain et de barley. Une ou deux fois la semaine, la même quantité de viande cuite en ragoût (*Irish Stew*). Viande rôtie de temps à autre. Pommes de terre chaque jour, ainsi que les autres légumes de la saison. A Noël, des dindes et des oies avec *plum-pudding*. En hiver, pâtés aux pommes et *puddings*.

*Supplément pour les malades.*—*Arrow-root*, *corn starch*, bouillon (*Beef Tea*), bœuf rôti sur le grill, pommes et autres fruits en compote; vin.

*Douceurs.*—Tabac, bière. 32 malades boivent de la bière.

#### RATIONS JOURNALIÈRES.

No. de personnes.	Lbs. de viande.	Lbs. de pain.	Lbs. de thé.	Lbs. de café.	Lbs. de sucre.	Lbs. de beurre.
150.....	80 .....	173 .....	2 $\frac{1}{2}$ .....	3 .....	13 .....	11

Le coût excède de quelques décimales la somme de 10 centins par tête.

Les prix des principaux articles de consommation en 1863 est le même qu'en 1862.

## OFFICIERS ET SERVITEURS, ANNÉE 1863.

Surintendant médical,	Gardiennne,
Commis,	Garde de nuit,
Econôme,	Buandière,
Garde de nuit,	Aide do.,
Garçon de ferme, agissant comme aide chauffeur,	Servante de cuisine,
4 gardiens,	Cuisinier,
Chauffeur, 5 mois,	4 garde-malades.—20.

Tous sont nourris et logés dans l'asile, à part le surintendant médical et le commis.  
A ce rapport est annexé le bilan de 1863.

Messieurs,—Qu'il me soit permis de dire en terminant que je me suis efforcé, avec tout le zèle possible, de diriger la succursale Orillia vers le véritable but dans lequel elle a été fondée, celui d'adoucir sinon de guérir les souffrances humaines se présentant sous la forme de l'aliénation mentale.

J'ai l'honneur d'être,  
Messieurs,  
Votre respectueux serviteur,

JOHN ARDAGH,  
Surintendant médical.

Orillia, 5 janvier 1864.

**RAPPORT**  
DE  
**L'ASILE DES ALIÉNÉS DE MALDEN,**  
**A AMHERTSBURG,**  
POUR 1863.

*Au Bureau des Inspecteurs des Asiles, Prisons, etc., du Canada :*

MESSIEURS,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel de l'asile des aliénés de Malden pour 1863.

Au 1er janvier 1863, il y avait à l'asile 218 malades ; pendant l'année, 31 y ont été admis, ce qui forme un total de 249 : 14 ont été renvoyés et 9 sont morts, il en restait donc 226 à la fin de l'année, savoir :—

	HOMMES.	FEMMES.	TOTAL.
Restant au 1er janvier 1863.....	112	106	218
Admis pendant l'année 1863.....	16	15	31
<b>Total.....</b>	<b>128</b>	<b>121</b>	<b>249</b>
	HOMMES.	FEMMES.	TOTAL.
Renvoyés en 1863.....	4	10	14
Décédés en 1863.....	7	2	9
<b>Restant le 31 décembre 1863.....</b>	<b>117</b>	<b>109</b>	<b>226</b>

Plusieurs évasions ont eu lieu pendant l'année, mais tous les sujets ont été repris ou renvoyés à leurs familles.

Un des hommes qui se sont évadés parvint à se rendre jusqu'à Tyrone, où il avait précédemment résidé, mais il a été ramené de là à l'asile.

Une femme guérie de la folie est parvenue à s'échapper : d'après la règle admise en pareil cas dans les asiles, je l'ai marquée sur la liste des guérisons. J'ai souvent eu depuis des renseignements sur elle, elle est toujours saine d'esprit et capable de remplir les devoirs de sa position.

Sur les 14 malades renvoyés, 11 étaient complètement revenus à la raison ; 2 étaient idiots ; le quatorzième, une femme, souffrait d'une paralysie générale, ses amis l'ont retirée de l'asile.

Les tableaux suivants établissent certains faits statistiques auxquels je n'attache pas grande importance mais qui peuvent être intéressants pour la direction des asiles en général. Il est souvent impossible de constater l'effet que diverses circonstances de la vie met sur l'esprit de certains individus ; à plus forte raison il doit être plus difficile pour nous d'expliquer les conséquences analogues que certains événements entraînent pour des esprits abattus par la maladie et atteints d'aliénation.

*Tableau No. 1.—Temps durant lequel 11 malades renvoyés guéris ont été soignés à l'asile.*

No.	MOIS.	JOURS.	OBSERVATIONS.
1 .....	6	27	1ère attaque.
" 2 .....	3	...	" "
" 3 .....	2	28	" "
" 4 .....	4	29	" "
" 5 .....	3	2	Précédemment interné à l'asile de Toronto.
" 6 .....	4	13	1ère attaque.
" 7 .....	2	29	" "
" 8 .....	2	19	" "
" 9 .....	5	6	" "
" 10 .....	...	11	" "
" 11 .....	9	25	Précédemment interné à l'asile de Toronto.
<b>Total.....</b>	<b>42</b>	<b>29</b>	

Moyenne, pour chaque malade ; 4 mois.

*Tableau No. 2.*—Temps durant lequel trois malades renvoyés, avant guérison, sont restés à l'asile.

	MOIS.	JOURS.	OBSERVATIONS.
No. 1 .....	3	12	Paralysie générale.
" 2 .....	3	21	Idiot.
" 3 .....	7	20	Idiot et paralytique.
Total.....	14	23	
Moyenne pour chaque malade : 5 mois.			

*Tableau No. 3.*—Temps durant lequel 9 malades décédés sont restés à l'asile, et cause de la mort de chacun.

	ANNÉES.	MOIS.	JOURS.	CAUSE DE LA MORT.
No. 1 .....	...	1	4	Apoplexie, paralysie générale.
" 2 .....	2	4	10	Phtisie pulmonaire (consomption.)
" 3 .....	...	7	11	Abcès au cerveau.
" 4 .....	3	9	7	Paralysie générale.
" 5 .....	15	9	27	Maladie de Bright.
" 6 .....	16	...	...	" "
" 7 .....	6	2	22	Phtisie pulmonaire.
" 8 .....	14	1	18	Cancer à l'épiploon.
" 9 .....	14	10	7	Phtisie pulmonaire.
Total.....	73	10	16	

Les malades indiqués par les Nos. 1 et 3 de ce tableau entraient pour la première fois à l'asile, et y sont restés, en moyenne, à peu près 4 mois et 7 jours chacun. Les 7 autres qui venaient de Toronto, ont été internés, en moyenne, 10 ans 5 mois et 13 jours chacun, y compris le temps qu'ils ont passé à l'asile de Toronto.

*Tableau No. 4.*—Renseignements sommaires sur onze malades renvoyés guéris.

No.	Age.	Sexe.	Etat civil.	Cause présumée de la folie.	Profession.
1	30	Femme...	Mariée .....	Fièvre puerpérale.....	Occupations domestiques.
2	19	Femme...	Célibataire .....	Inconnue .....	Servante.
3	46	Homme...	Marié .....	Pertes de biens .....	Cultivateur.
4	26	Femme...	Célibataire .....	Exaltation religieuse .....	Domestique.
5	52	Femme...	Veuve .....	Inconnue .....	Marchande.
6	37	Homme...	Célibataire .....	Ivrognerie .....	Journalier.
7	16	Homme...	do .....	Héréditaire .....	do.
8	40	Femme...	Mariée .....	Abandonnée par son mari .....	Occupations domestiques.
9	32	Homme...	do .....	Exaltation religieuse.....	Cultivateur.
10	53	Femme...	do .....	Mauvaise santé.....	Occupations domestiques.
11	22	Femme...	Célibataire .....	Inconnue .....	Servante.

Le tableau précédent fait voir que 6 de ces malades, 2 hommes et 4 femmes, étaient mariés ou veufs ; et que 5, 2 hommes et 3 femmes, n'étaient pas mariés. 2 avaient moins de 20 ans ; 2 avaient entre 20 et 30 ans ; 3 avaient entre 30 et 40 ans ; 2 avaient entre 40 et 50 ans ; 2 étaient âgés de plus de 50 ans.

Sauf deux cas d'exaltation religieuse, la cause présumée de la folie était différente chez chacun des malades.

Le nombre de cas d'aliénation mentale due à l'exaltation religieuse s'est multiplié d'une façon effrayante durant ces dernières années dans les sept comtés assignés à cet asile. Comparativement, on n'a admis à l'asile qu'une petite partie de ces malades. Dans la plupart des cas, le délire était de courte durée et on n'a pas jugé à propos d'interner les patients à l'asile.

Tableau No. 5.—Renseignements sommaires sur trois malades renvoyés avant guérison.

No.	Age.	Sexe.	Etat civil.	Profession.	Observations.
1	18	Femme..	Célibataire .....	Occupations domestiques...	Paralysie générale.
2	21	do ...	do .....	Aucune .....	Idiotisme.
3	10	do ...	do .....	Aucune.....	Idiotisme, accompagné d'épilepsie.

Tableau No. 6.—Renseignements sommaires sur neuf malades qui sont morts pendant l'année.

No.	Age.	Sexe.	Profession.	Cause présumées de la folie.
1	37	Homme..	Cultivateur .....	Misère.
2	63	Femme..	Occupations domestiques .....	Religion.
3	42	Homme..	Cultivateur.....	do.
4	42	Homme..	Retraité .....	Paralysie générale.
5	37	Femme..	Domestique .....	Amour malheureux.
6	41	Homme..	Cultivateur .....	Fièvre cérébrale.
7	45	Femme..	Tailleuse .....	Inconnue.
8	31	Homme..	Journalier.....	do.
9	36	Homme..	do .....	Idiotisme.

Tableau No. 7.—Renseignements sommaires sur trente-et-un malades admis pendant l'année.

No.	Age.	Sexe.	Etat civil.	Cause présumée de la folie.	Profession.
1	37	Homme....	Marié .....	Misère .....	Cultivateur.
2	22	do	Célibataire.....	Onanisme .....	do.
3	22	Femme ..	Non-mariée .....	Inconnue .....	Servante.
4	55	do	Mariée .....	Idiotisme .....	Occupations domestiques.
5	26	Homme....	Célibataire .....	Epilepsie .....	Laboureur.
6	20	do	do .....	do .....	do.
7	51	do	do .....	Inconnue .....	Carossier.
8	40	Femme....	Mariée .....	Abandonnée par son mari .....	Occupations domestiques.
9	59	do	Veuve .....	Inconnue .....	do.
10	37	Homme....	Célibataire .....	Ivrognerie .....	Cultivateur.
11	24	do	Marié .....	Onanisme .....	Journalier.
12	18	Femme....	Non-mariée .....	Menstruation irrégulière.....	Occupations domestiques.
13	10	do	do .....	Epilepsie .....	Aucune.
14	32	Homme....	Marié .....	Exaltation religieuse.....	Cultivateur.
15	52	Femme....	Veuve .....	Inconnue .....	Marchande.
16	45	Homme....	Marié .....	do .....	Journalier.
17	16	do	Célibataire .....	Héréditaire .....	do.
18	42	Femme....	Mariée .....	Inconnue .....	Occupations domestiques.
19	58	Homme....	do .....	do .....	Cultivateur.
20	21	Femme....	Non-mariée .....	Idiotisme .....	Aucune.
21	40	Homme....	Célibataire .....	Inconnue .....	Journalier.
22	30	Femme....	Mariée .....	do .....	Occupations domestiques.
23	47	do	Veuve .....	Chagrins .....	do.
24	60	do	Non-mariée .....	Idiotisme .....	do.
25	40	do	Mariée .....	Maladie puerpérale .....	do.
26	70	Homme....	Veuf .....	Inconnue .....	Maçon.
27	53	Femme....	Mariée .....	Mauvaise santé.....	Occupations domestiques.
28	33	do	do .....	Exaltation religieuse.....	do.
29	28	do	Non-mariée .....	Inconnue .....	Servante.
30	35	Homme....	Inconnu .....	do .....	Journalier.
31	27	do	Célibataire .....	Epilepsie .....	Cultivateur.

Sur les trente-et-un malades admis à l'asile, il y a quinze hommes dont six sont mariés et huit célibataires; on n'a pu constater l'état civil du quinzième. Il y a seize femmes, dont dix mariées et huit non-mariées.

La folie de l'un des hommes mariés se manifesta quelques jours après son mariage, et est attribuée à des mauvaises habitudes antérieures. Deux des femmes indiquées comme non-mariées ont donné naissance chacune à un enfant, de sorte qu'on ne peut attribuer leur folie au célibat. Pour les quatre autres, je ne crois pas que la cause de la folie soit le célibat; d'après mes observations personnelles, cela est très-rare chez les femmes.

Les deux femmes non-mariées qui ont donné le jour à des enfants étaient sans doute dès le principe prédisposées à la folie, et peut-être tout-à-fait folles avant de devenir les victimes de séducteurs qui ne méritent même pas le nom d'hommes.

Un trop grand nombre de ces cas déplorables se produit dans notre comté. C'est un abus criant dont la philanthropie et l'économie sociale réclament la répression.

Est-il rien qui doive répugner davantage aux sentiments d'un homme et d'un chrétien que de savoir que des femmes privées de leurs facultés mentales errent dans la campagne exposées aux hideuses tentatives d'hommes débauchés et sans principes? Quand on remonte aux sources, on découvre presque toujours que ces pauvres créatures doivent leur malheureux sort à des amis qui auraient pu facilement les entretenir, mais qui les ont laissées errer à l'aventure au lieu de les héberger ou de les placer dans des institutions où elles auraient été gardées et soignées.

Ces malheureux auront un compte terrible à rendre lorsque viendra le jour de la rétribution.

Ce malheureux état de choses a si souvent préoccupé mon esprit, qu'il m'a été impossible de garder plus longtemps le silence à ce sujet.

Les infortunés de cette classe ne devraient pas être à l'asile, mais leurs parents et amis devraient sentir l'obligation d'en avoir soin.

Il répugne aux sentiments philanthropiques de tout citoyen de voir un pauvre insensé errer dans les campagnes, dépourvu de tout et exposé aux intempéries de l'air; mais on éprouve un sentiment de dégoût lorsqu'on sait que c'est une femme qui erre ainsi exposée aux honteuses tentatives d'hommes dépourvus de tout sentiment de pudeur.

Bien peu de médecins d'asiles refusent, j'imagine, de recevoir les femmes incurables (bien qu'ils sachent qu'ils les prennent pour la vie) afin de les arracher au vagabondage et à la prostitution; en faisant cette bonne œuvre, ils préviennent la naissance d'idiots qui seraient plus tard un fardeau pour la société.

Tableau No. 8.—Comtés d'où viennent les 31 malades admis pendant l'année:—

Comté.	No.	Venant de la prison.	Envoyés par des amis.
Norfolk.....	0	0	0
Oxford.....	1	0	1
Middlesex.....	10	6	4
Elgin.....	5	2	3
Kent.....	6	5	1
Essex.....	9	4	5
Lambton.....	0	0	0
Total.....	31	17	14

Tableau No. 9.—Temps pendant lequel les malades ont été aliénés avant leur admission:—3 mois et moins, 8; de 3 à 12 mois, 8; de 1 à 2 ans, 2; de 2 à 3 ans, 0; de 3 à 5 ans, 2; plus de 5 ans, 7; période inconnue, 4.—Total, 31.

Tableau No. 10.—Caractère de la folie des 31 malades admis:—Manie aiguë, 8; manie chronique, 4; mélancolie, 6; paralysie générale, 3; démence ou imbécillité, 6; démence avec épilepsie, 2; idiotisme congénital, 2.—Total, 31.

Tableau No. 11.—Caractère de la folie des 14 malades renvoyés:—Manie aiguë, 6; manie puerpérale, 1; manomanie, 1; mélancolie, 3; paralysie générale, 1; idiotisme congénital, 2.—Total, 14.

Tableau No. 12.—Caractère de la folie des 9 malades décédés:—Manie chronique, 5; paralysie générale, 2; démence, 2.—Total, 9.

Deux de ces décès ont eu lieu à la suite d'attaques aiguës d'aliénation mentale ; les 7 autres malades décédés venaient de l'asile de Toronto. Neuf décès sur 249 malades donnent à peu près 3.61 sur cent.

Suit un court exposé des cas les plus intéressants, avec quelques détails sur les autopsies :—

## I.

T. S., natif d'Ecosse, âgé de 42 ans, fut admis à l'asile de Malden le 2 septembre 1862. Il était marié et père de cinq enfants ; il exerçait la profession de cultivateur. Il avait la réputation d'être actif, industriel et sobre. Lorsqu'il fut admis, il y avait environ un mois qu'il avait perdu l'esprit. Sa folie était attribuée à l'exaltation religieuse ; il était dangereux et menaçait de se suicider.

Il avait eu trois attaques d'épilepsie avant son admission. La première, la veille de Noël 1861 ; la seconde, au printemps de 1862 ; et la troisième, au mois d'acût 1862, quinze jours avant son admission à l'asile. Avant et après chacune des attaques, il se plaignait d'une grande souffrance au côté droit de la tête et on le seigna abondamment dans chaque occasion. Pendant son séjour à l'asile, il n'a pas eu d'attaque d'épilepsie.

J. M., était un petit homme maigre, blond, inclinant à la calvitie, yeux bleus foncés, personne agréable. Il avait une petite tumeur grasse dans le cuir chevelu au-dessus de la fontanelle antérieure. Cette tumeur n'était pas fixe et se mouvait librement sur les os du crâne. Lors de son admission, il était pâle et amaigri ; il était actif et remuant, parlait beaucoup et dormait peu ; il ne se plaignait pas de grandes souffrances. Sa santé a toujours été délicate sans cause apparente. Vers l'époque de Noël 1862, un gros furoncle se forma au-dessus de l'arcade surciliaire, à l'angle extérieur de l'œil droit, en même temps une inflammation érysipélateuse se manifesta sur la face et la tête. Quand il fut guéri de cette dernière maladie il commença à reprendre du corps et de la force mentale ; cela dura quelque temps. Ensuite il retomba dans sa langueur. Lorsqu'il était assis dans une chaise, sa tête penchait à droite et un peu en avant. Alors on le mettait au lit ; des exco-riations considérables se déterminèrent sur les os des fies et sur la hanche droite. La plus effrayante se trouvait sur la hanche droite et il fallait employer la contrainte pour l'empêcher de rester couché sur le côté droit. L'eschare au côté droit devint de plus en plus profonde et les symptômes inflammatoires prirent un caractère érysipélateux. Il eut fréquemment des hémorrhagies qu'on arrêta assez facilement par la compression. Enfin, il expira le 20 avril 1863. Depuis le commencement de l'année jusqu'à douze heures avant sa mort, il conserva sa connaissance parfaite, et c'est alors seulement que les symptômes comateux se manifestèrent.

Ce malade, dans les accès de fureur auxquels il était quelquefois sujet, déchirait son lit et ses habits ; mais les symptômes de paralysie générale ne se sont jamais manifestés chez lui.

*Autopsie.*—La tête était de dimensions ordinaires et bien formée. Les os du crâne, contenaient la quantité ordinaire de diploé. Au côté droit de la cavité du crâne, s'étendant de la portion pétreuse de l'os des tempes, jusqu'à la protubérance de l'occiput, dans la cavité de l'arachnoïde, il existait un sac rempli d'un pus clair et demi-séieux. Le sac contenant le pus avait 4 pouces de longueur d'avant en arrière, et s'étendant en dessus de la portion pétreuse de l'os des tempes presque jusqu'à la suture sagittale. La dure-mère et l'arachnoïde contenaient de petits dépôts en apparence tuberculaires. Des dépôts encore plus petits étaient nombreux sur les membranes couvrant la surface comprimée du cerveau contiguë au sac. Les membranes qui entouraient le sac étaient pourries, mais les os étaient sains et présentaient une protubérance inusitée.

Dans le cerveau, les matières grise et blanche se trouvaient dans les proportions ordinaires ; toutes les deux étaient amollies et de couleur pâle. Les méninges, excepté autour de l'abcès, étaient généralement saines. Le tentorium et le cerebellum n'avaient pas été affectés par l'abcès. Le cerebellum était amolli et de couleur pâle.

Les poumons étaient tapissés du haut en bas de tubercules miliaires, et couverts de taches noires. On n'y voyait point de grosses tubercules ni de cavités profondes. De fortes adhésions pleurétiques s'étaient manifestées à l'arrière. Le cœur était hypertro-



phié mais sain. Le foie était énormément hypertrophié et amolli, les viscères abdominaux étaient généralement sains.

*Note.*—Les formations trouvées à l'intérieur de l'abcès du cerveau ressemblaient à des tubercules miliaires mais se ridaient promptement au contact de l'air; on a constaté au microscope que c'étaient seulement des dépôts inflammatoires. D'après l'état des poumons et l'apparence du pus, je suis porté à croire que l'abcès était d'une nature scrofuleuse, bien que les dépôts ne présentassent pas cet aspect.

## II.

J. McC., femme, admise à l'asile provincial des aliénés le 21 juillet 1847, et transférée à Malden le 17 décembre 1859. Lorsqu'elle fut admise à Toronto, elle avait 21 ans, n'était pas mariée et servait comme domestique. Elle est morte le 18 mai 1863.

Pendant son séjour à l'asile, elle se montra fière et paresseuse; elle était toujours très propre sur sa personne et dans ses vêtements. Elle avait bon appétit et une tendance à l'embonpoint. Elle appartenait à la religion catholique romaine et se figurait tour à tour prêtre, moine, religieuse. Quelquefois, elle se croyait homme, et à d'autres moments, elle s'imaginait être une femme avancée en grossesse. Depuis son entrée à Malden, elle se figurait être la femme du Capt. Harvey, et attendait tous les jours les équipages du capitaine qui devaient venir la chercher.

Elle marchait à petits pas, d'un air gêné et prétentieux; on attribuait cela à la fierté et aussi à des cors aux pieds qui la faisait grandement souffrir. Un mois avant sa mort, elle prit le lit et on constata l'existence d'un gros thrombus dans le labium externum droit. Cette tumeur était mobile, et lorsqu'on la perça, il en jaillit une quantité énorme de pus sanieux. Cette opération détermina du mieux, mais bientôt la malade retomba en langueur.

*Autopsie.*—La tête et la poitrine ne présentaient rien d'anormal. Les viscères abdominaux étaient sains excepté les reins dont il ne restait plus rien que des poches s'étendant le long des urètres presque jusqu'à la vessie. Le thrombus était restreint au labium droit, et ne correspondait avec aucun organe intérieur.

## III.

J. S., natif du Canada, célibataire, 25 ans, fut admis à l'asile provincial des aliénés le 2 août 1847. Il fut transféré à Malden le 23 juin 1860. Pendant son séjour à l'asile, il était tranquille et obéissant. Lorsqu'à Toronto, il était chargé d'un des réfectoires de quartier. Une fois à Malden il tomba en langueur, et il a passé les deux dernières années de sa vie presque toujours au lit. Même dans l'infirmerie des hommes, il manifestait constamment le désir de se rendre utile, il veillait au repas des autres malades et s'ingéniait à leur rendre de petits services.

*Autopsie.*—Cerveau à l'état normal quoique considérablement ramolli. Un tissu adipeux formant une couche épaisse couvrait le thorax et l'abdomen. Les poumons étaient d'une couleur blanche anormale. Dans le lobe supérieur du poumon gauche, on observa quelques tubercules. La substance formant ces tubercules et les poumons eux-mêmes, étaient devenus très-compressibles. Sur la surface antérieure du poumon droit, il y avait une tumeur kystique contenant de l'air et se reliant au tube bronchique. Le foie était hypertrophié et noirci. Rate, grosse. Les reins étaient affectés d'une dégénération granulaire, due probablement à une rétention d'urine, causée par des calculs (au nombre de 132 et pesant 32 grains), qui arrêtaient le passage de l'urine depuis les reins en suivant l'urètre jusqu'à la vessie. Les urètres étaient détendus au point qu'on pouvait passer le doigt à la partie supérieure ou des reins.

L'urine contenait de l'albumine; le sang présentait un grand nombre de globules huileux. Les calculs paraissaient composés d'urate d'ammoniaque avec un excès d'acide urique.

Les enveloppes musculaire et muqueuse de la vessie étaient à l'état de décomposition, l'enveloppe séreuse était seule intacte, et, par suite, la vessie présentait un aspect noduleux et morbide.

## IV.

J. C.—Homme, admis à l'asile provincial le 25 juillet 1849. C'était sa seconde entrée et il passait pour avoir 17 ans. Il fut transféré à Malden le 3 octobre 1859. Pendant son séjour à l'asile il se montra paresseux, irritable, querelleur et enclin à tout détruire autour de lui. Au mois de septembre 1863, il tomba soudainement en langueur et expira le 13 du même mois. Son corps avait l'aspect jaunâtre indiquant la cachexie cancéreuse.

*Autopsie.*—Le système était presque entièrement dépourvu de tissu adipeux. La partie blanche du cerveau présentait un aspect perlé.

Il se trouvait une quantité considérable de fluide entre l'arachnoïde et la pie-mère dans les ventricules et dans la thèque vertébrale. On observa quelques tubercules dans le lobe supérieur du poumon droit. De légères adhésions s'étaient manifestées dans chaque cavité pleurétique. Le foie et la rate étaient hypertrophiés et offraient des signes de congestion.

Dans la plus grande courbure de l'estomac, il y avait une large trouée cancéreuse, et le contenu de l'estomac avait passé dans la cavité péritonéale, c'est ce qui avait causé l'affaiblissement soudain et la mort.

L'épiploon était chargé de dépôts cancéreux d'un aspect mélanitique, il était considérablement épaissi s'étendant de l'estomac jusqu'à la région inguinale à droite, et relié étroitement à l'apophyce vermiciforme.

La surface supérieure du foie était, en avant, tout-à-fait infiltrée dans l'enveloppe séreuse avec une substance ou dépôt jaunâtre et oléagineux contenu dans des compartiments séparés. La courbure sigmoïde du colon s'étendait jusqu'au-dessus de l'extrémité cardiaque de l'estomac. Les reins dénotaient une congestion et étaient flasques.

Cinq des malades admis pendant l'année étaient signalés comme ayant la manie du suicide, mais deux seulement ont manifesté des symptômes de ce genre pendant leur séjour à l'asile.

Les motifs qui portent un individu à se détruire sont toujours assez naturels bien qu'ils soient toujours conçus par un esprit faible et illogique. Rarement ils découlent d'un principe vicieux. Cette manie, comme tous les actes criminels et défendus, est due à des émotions trop fortes ou à des passions qu'on n'a pas su dompter. Nous ne pouvons souvent nous empêcher d'exprimer notre pitié pour le malheureux qui commet un pareil acte. Nous nous mettons à sa place, nous partageons ses sentiments et bien que remplis d'horreur pour son crime et sans aucune idée de l'excuser ou de pallier sa faute, nous ne pouvons lui refuser notre sympathie. C'est parce que nous sommes toujours à même d'apprécier les tentations et la misère qui l'ont poussé à un pareil acte que nous devons user d'indulgence en dénonçant cette action criminelle.

Dans l'appréciation des mille formes que prend l'aliénation mentale, on néglige souvent l'examen attentif de la valeur des motifs qui l'ont déterminée. De bons sentiments poussés à l'exagération peuvent aussi bien nous égarer que des penchants vicieux. L'histoire du suicide fournira toujours de nombreuses preuves à l'appui de cette assertion. L'inconséquence des uns, la fatuité des autres, un but chimérique, sans être mauvais, sont autant de causes dignes d'être signalées.

Pendant l'automne, on a abattu 321 verges du brise-lame pour éviter l'éboulement du bord de la rivière lors de la fonte des neiges au printemps. Ce brise-lame avait été construit sur le plan de celui qu'on fit en avant de l'asile en 1860. Depuis cette époque, les constructions ont bien tenu et ont empêché, dans leurs limites, tout éboulement. Le brise-lame est construit avec les pieux de l'ancienne clôture de la garnison, enfoncés de trois pieds en terre et maintenus par des chevilles posées en avant. Entre les pieux et le bord de la rivière on a entassé des pierres prises dans la rivière à l'eau basse. Cette chaussée ne pourra durer aussi longtemps qu'une chaussée de pierre. Mais les matériaux n'ont rien coûté, on n'a eu à payer que la main-d'œuvre, et il serait facile de construire un mur de pierre en avant de cette chaussée lorsqu'une allocation sera accordée à cet effet. En attendant, cette chaussée empêchera tous les ans l'éboulement de deux ou trois pieds du bord.

La valeur des produits de la ferme, principalement les légumes consommés à l'asile, représente environ \$1700.

En outre des raccommodages, on a confectionné dans l'atelier de couture les articles suivants :

Tabliers, 23 ; robes, 301 ; chemises de femmes, 308 ; chemises d'hommes (coton), 419 ; chemises d'hommes (flanelle), 153 ; draps, 373 ; taies d'oreillers, 451 ; coutils de lit, 72 ; nappes, 19 ; essuie-mains, 75 ; costume en grosse étoffe, 1 ; chapeaux d'été, 57 ; mouchoirs de poche, 36 ; bas (paires) 32 ; robes de nuit, 5 ; pantalons (paires), 135 ; habits, 60 ; linceuls, 3 ; courtepoinates, 127 ; jupons, 47 ; gilets, 5 ; caleçons, 4.

On a employé un tailleur pendant une partie de l'année 1862. Mais, en faisant les comptes à la fin de l'année, je me suis parfaitement convaincu que l'atelier du tailleur n'était d'aucun rapport. Depuis cette époque, les articles d'habillements neufs pour les femmes malades ont été confectionnés par les femmes dans la salle de couture ; on a ainsi réalisé une économie considérable.

Vous trouverez ci-jointe une liste des articles employés à l'asile.

Aussi, un état des revenus et dépenses, pour l'année 1863.

Je dois remercier les ministres des différentes dénominations religieuses qui ont officié à l'asile régulièrement chaque dimanche, matin et soir, et quelquefois pendant la semaine.

Les propriétaires de l'*Essex Record* et de l'*Essex Journal* continuent à nous adresser gratuitement ces deux publications.

En recommandant à la protection du Très-Haut, pour l'année qui vient de commencer, la propriété de l'asile,

J'ai l'honneur, etc.,

ANDREW FISHER, M. D.,  
Surintendant-Médical.

EXTRAIT de l'état des revenus et dépenses de l'asile des aliénés de Malden, du 1er janvier au 31 décembre 1863.

A.		\$	cts.
Espèces en caisse au 1er janvier 1863.....		556	29
Dû à l'institution (articles vendus).....		255	57
Mandat, 10 février 1863.....		4388	37
		\$5200	23
Balance, 10 février 1863.....		1000	00
Mandats.....		17318	92
Malades payant.....		219	28
Articles vendus.....		213	39
Change sur Détroit.....		56	10
Dettes au 31 décembre 1863.....	\$5162	44	
Moins, en caisse.....		122	69
		5040	35
<b>Total.....</b>		<b>\$23948</b>	<b>04</b>
B.			
\$ cts.			
Dettes au 1er janvier 1863, savoir :—			
Dépenses courantes.....		4167	52
Changements et réparations.....		32	70
Balance.....		1000	00
		\$5200	23
Dépenses pour l'année 1863.....		\$23948	04

Ambertsburg, le 25 janvier 1864.

ANDREW FISHER, M. D.,  
Surintendant médical.

## RAPPORT DES MÉDECINS,

PROPRIÉTAIRES DE

# L'ASILE DES ALIÉNÉS DE BEAUPORT,

POUR L'ANNÉE 1863.

A MM. les Inspecteurs d'Asiles, Prisons, etc., etc. :

MESSIEURS.—Le soussigné, l'un des propriétaires de l'asile des aliénés à Beauport, a l'honneur de faire rapport :—

Que dans le cours du printemps dernier, les propriétaires de l'asile sentant la nécessité d'agrandir leur établissement et d'augmenter par là le confort des malheureux confiés à leurs soins, résolurent d'ajouter de nouvelles constructions aux anciens édifices. Après mûre délibération, et après avoir consulté plusieurs plans, ils fixèrent leur choix en adoptant celui que M. l'architecte Lecourt avait préparé d'après la connaissance que ce monsieur avait acquise des besoins à satisfaire. Les constructions exigées d'après ce plan consistent :—

1° En un bâtiment central de 64 pieds de front sur 54 pieds de profondeur, à quatre étages, à toit plat et surmonté d'un dôme ou coupole de 64 pieds d'élévation au-dessus du toit. Cet édifice qui en remplace un autre à deux étages, et qu'il a fallu démolir, est divisé par quatre murs intérieurs qui se croisent et dont un des principaux usages est de supporter le toit, la coupole et deux grandes citernes de fonte renfermées dans la jupe du dôme. Le rez-de-chaussée de ce bâtiment va comprendre : un grand vestibule, le bureau des directeurs ou propriétaires, des appartements pour le médecin interne, un magasin, et une salle à manger pour les infirmiers. L'étage au-dessus renfermera les appartements du surintendant et de sa famille, la bibliothèque et des chambres à coucher. Les deux derniers étages serviront principalement d'ateliers, et toute communication entre la partie destinée aux hommes et celle destinée aux femmes est interdite par des murs et des cloisures.

2° En deux ailes, une à chaque extrémité de l'asile, de 40 pieds carrés, à trois étages, également à toit plat. L'une de ces ailes est destinée aux hommes, l'autre aux femmes, et toutes deux sont complètement achevées. Les divisions intérieures ont été faites en vue de pouvoir y recevoir quelques-uns des pensionnaires de la meilleure classe qu'il importe de séparer de la foule des aliénés, que des habitudes antérieures ou la maladie même, ont fait descendre à d'autres degrés de l'échelle des classifications.

3° En un bâtiment de 30 pieds carrés, à deux étages, et adjoignant la cuisine, en arrière du corps central de logis. Cette dernière construction va renfermer deux bouilloires considérables chargées de fournir la vapeur nécessaire aux besoins culinaires, à ceux de la buanderie et du chauffage de tout l'établissement. Le second étage est converti en chambre à coucher pour les serviteurs. Ces chambres font suite à plusieurs chambres à coucher qui existaient déjà dans l'étage correspondant, au-dessus de la cuisine.

Comme on vient de le dire, tout l'établissement est chauffé par la vapeur. Celle-ci est conduite par trois tubes principaux dans des appartements situés au-dessous de chaque corps de bâtiment. L'air pur et froid qui arrive dans ces chambres par des tuyaux destinés à cet usage, est fortement chauffé et dirigé dans les divers appartements situés au-dessus par des conduits pratiqués dans les murs. Par ce moyen, non seulement la chaleur

est plus agréable que ne l'est celle fournie par les fournaises ordinaires, mais elle n'expose point, en outre, aux accidents du feu, et les malades ne peuvent se brûler, comme ça serait le cas, sans doute, si l'on faisait arriver la chaleur dans les appartements par des tubes de fer. Le seul endroit où il y aura du feu sera dans ce bâtiment, en arrière, qui renferme les bouilloires.

Le bâtiment du centre peut être isolé en cas d'incendie, des autres parties de l'établissement par des coupe-feux ou portes de fer ; les ailes nouvellement construites le sont également des anciennes par le même moyen.

Deux grandes citernes de fonte de sept pieds de hauteur, d'autant de largeur et de quatorze pieds de longueur chacune, sont placées au centre de l'édifice, sur le toit même, dans le dôme, et distribuent l'eau dans tout l'établissement. L'eau puisée de la petite rivière qui serpente en arrière de l'asile, est introduite dans ces citernes au moyen d'une pompe mue par la vapeur. La situation qu'occupent ces citernes, le volume d'eau qu'elles contiennent (9,000 gallons à peu près), la facilité de les alimenter en peuvent faire un secours puissant en cas d'incendie.

Les propriétaires n'ont point négligés les moyens de ventilation dans leurs constructions nouvelles, et ils osent se flatter que les mesures qu'ils ont prises pour assurer ce résultat si désirable dans un établissement de ce genre, donneront autant de satisfaction et d'aussi bons résultats qu'ils en ont obtenus dans la partie ancienne de l'institution.

Les travaux dans le corps central, les seuls qui ne soient pas encore achevés, sont poussés avec vigueur et seront terminés dans une couple de mois. Aussitôt après leur complétion, les propriétaires ont arrêté, entre autres travaux, la construction d'une morgue ou maison mortuaire, où ils pourront exécuter ces recherches que réclame l'étude de la folie et four-nir, eux aussi, leur page à cette histoire si triste mais si intéressante des maladies mentales.

Les propriétaires de l'asile n'ont point encore compulsé le chapitre des dépenses qu'il leur a fallu encourir pour tous ces travaux, elles sont énormes ; dans les circonstances où ils se trouvent, ils n'ont reculé devant aucun sacrifice, pécuniaire ou autre. Ils comprennent leurs devoirs, ils s'honorent de la confiance que le gouvernement et le public reposeront dans leur établissement, et ils ont voulu y répondre loyalement. Ils osent espérer qu'on appréciera leurs efforts et leurs sacrifices et que l'institution ainsi agrandie, améliorée et pourvue d'un médecin qui y réside et dont tous les soins et le temps sont consacrés aux besoins des malheureux qui y sont intimés, continuera de mériter la confiance publique et le titre que vous avez daigné lui conférer, celui " d'Asile modèle."

J. E. LANDRY, M. D.

Dr. J. C. TACHÉ, Prés.,	} Inspecteurs des asiles, prisons, etc.
E. A. MEREDITH, Ecr., Sec.,	
J. M. FERRER, Ecr.,	
T. J. O'NEIL, Ecr.,	

## RAPPORT DU MÉDECIN INTERNE DE L'ASILE DES ALIÉNÉS, A BEAUPORT.

*Aux Inspecteurs des Asiles, Prisons, etc. :*

MESSIEURS,—Ayant été requis par monsieur Taché de soumettre à votre considération un rapport sur l'asile des aliénés à Beauport, pour l'année 1863, je dois avouer que cet ordre que, d'ailleurs monsieur le président du Bureau a eu la bienveillance d'accompagner de quelques conseils sur la manière d'y satisfaire, et pour lesquels il me permettra de lui exprimer ici toute ma reconnaissance ; je dois avouer, dis-je, que cet ordre, auquel je ne m'attendais pas cette année, m'a pris un peu au dépourvu. En effet, choisi par messieurs les Drs. Douglas et Landry, auxquels je ne saurais témoigner assez de gratitude,

pour être médecin interne de leur établissement, il n'y a encore que quelques mois, et quand je quittais à peine les bancs de l'Université Laval; ainsi, doublement au début de ma carrière de médecin et d'aliéniste, ne résidant à l'asile même que depuis quelques semaines, n'en connaissant encore qu'imparfaitement la régie et les ressources, je sens la difficulté de la tâche qui m'incombe et la nécessité de réclamer toute votre indulgence.

N'ayant eu ni le temps, ni les moyens de préparer les statistiques détaillées que je trouve dans les rapports de ce genre, mon travail sera nécessairement incomplet. Bien plus, je ne me cache pas de dire que mon peu d'expérience de la matière m'expose à exprimer des idées, émettre des opinions que des premières impressions ont fait naître, mais qu'une plus longue observation, une étude plus approfondie pourra peut-être modifier. En tout, j'ose espérer que MM. les Inspecteurs voudront bien tenir compte des circonstances défavorables où je suis placé.

Messieurs les Propriétaires ayant eu l'honneur de mettre sous vos yeux les statistiques ordinaires de l'année, je ne ferai que les rappeler sommairement, et pour faire ensuite les quelques observations qu'elles me suggèrent.

A la fin de l'année 1862, le nombre des malades à l'asile s'élevait à 435. Il en a été admis 139 dans le courant de 1863; ce qui porte à 574 le nombre total traité durant l'année qui vient de finir. C'est une augmentation de 88 sur la précédente.

Les sorties ont été de 30, et réparties comme suit:—Guéris, 21; améliorés, 2; non améliorés, 1; échappés, 6,

Il y a eu 42 décès.

Il restait donc à l'asile, le 1er janvier 1864, 502 malades, 223 hommes et 279 femmes, qu'on pouvait d'ailleurs classer à peu près ainsi par rapport à l'origine: canadiens-français, 245; irlandais, 160; écossais, 68; anglais, 23; sauvages, 2; d'origine étrangère, 4.

On voit que l'asile a vu augmenter sa population d'une manière assez considérable cette année. Aussi, souffre-t-il depuis quelques mois d'un certain encombrement. Heureusement il n'est que temporaire, et, grâce à l'agrandissement considérable qu'on a fait subir à cet établissement, et dont les travaux, malgré des retards incontrôlables, sont sur le point d'être terminés, sa population quoique plus nombreuse, mais dispersée dans la maison ainsi agrandie, sera moins dense et par conséquent encore plus confortablement établie que par le passé.

Je vois par les rapports des autres institutions qu'on a coutume d'y donner la *cause probable* de la folie chez ceux qui ont été admis durant l'année, ainsi que la période à laquelle remonte la maladie. Je dois avouer que les statistiques que je pourrais établir sous ce rapport seraient si incomplètes que je préfère les omettre entièrement. En effet, ce n'est que sur une proportion très faible des malades que j'ai pu me procurer quelques renseignements de cette nature. Chez le plus grand nombre, et en particulier chez tous ceux qui ont passé par la prison avant d'arriver à l'asile, la chose a été à peu près impossible, ou mes efforts ne m'ont conduit qu'à des résultats insignifiants, et souvent même contradictoires. Ce mal, certes, demande un prompt remède, et MM. les Inspecteurs qui, par leur position, sont le plus en état de le faire cesser, connaissent trop la nécessité de ces renseignements, pour qu'il me soit nécessaire d'attirer ici plus longtemps leur attention à ce sujet.

Sur 574 malades traités cette année, on compte 262 hommes et 312 femmes. Il y a aujourd'hui à l'asile 56 femmes de plus que d'hommes. Cette circonstance est, croyons-nous, en partie accidentelle, les admissions ayant été plus nombreuses cette année pour les femmes, et ne saurait conduire à aucune conclusion sur la fréquence relative de la folie dans les deux sexes pour le Bas-Canada, et en partie due à ce fait bien connu que chez les aliénés la mortalité est beaucoup plus considérable chez les hommes; ce qui fait que les femmes s'accablent toujours plus ou moins dans les asiles. En effet, en parcourant les registres de l'établissement depuis sa fondation, je me suis convaincu que, loin d'être plus faible, le chiffre total des admissions pour les hommes était un peu plus considérable.

Quant aux *guérisons* qui ne sont que de 21, leur proportion paraît d'abord un peu faible, et serait loin de concourir avec les résultats brillants qu'on prétend obtenir aux États-Unis dans certains établissements de ce genre. Mais, d'abord, ces résultats brillants, un trop grand nombre d'aliénistes ont commencé, depuis quelques années, à nous mettre en garde contre leur exagération, pour que nous devions les accepter sans réserve. Et puis, les guérisons de 1863 doivent moins être comparées avec les admissions de la même année,

qui, d'ailleurs, ont eu lieu surtout dans les derniers mois, qu'avec celles de l'année précédente. Or, ces dernières ne s'étaient élevées qu'à 59. Même ici, cependant, et en comparant avec des établissements où l'on n'abuse pas des chiffres, la proportion serait faible. Le fait est qu'elle l'a toujours été plus ou moins depuis l'ouverture de l'établissement. Heureusement, la cause n'est pas difficile à trouver; elle ne dépend pas surtout des hommes intelligents qui ont eu la conduite de cette institution; elle n'est pas irrémédiable, mais disparaîtra, espérons-nous, avec l'horreur des asiles encore trop enracinée dans notre population. Les voix qui ont attiré l'attention du pays sur ce point sont parties de trop haut, et quelques-unes trop près de vous, messieurs, pour que j'aie à peine besoin de les rappeler. En effet, à part MM. les Propriétaires de l'asile de Beauport qui, connaissant toute l'importance de traiter la folie à temps, n'ont cessé de se plaindre, dans leurs rapports annuels à MM. les commissaires de leur établissement, qu'on leur envoyait les malades trop tard, et le plus souvent quand la maladie avait fait des progrès fatals. M. le Dr. Nelson lui-même, dont le pays et la profession médicale regrettent encore la mort récente, déplore, dans son rapport spécial pour 1861, cette circonstance malheureuse que la plupart des familles, obéissant en cela aux préjugés de l'ignorance, à une fausse honte ou à une pitié mal entendue, retardent autant que possible d'envoyer dans les asiles leurs membres infortunés frappés d'aliénation. Elles laissent ainsi passer le moment favorable où la maladie aurait pu être guérie facilement, et condamnent à une démence perpétuelle des êtres qui autrement auraient pu être rendus à la raison et à la société. Ce mal qui existe un peu par toute la province est remarquable dans le Bas-Canada, et rend, suivant nous, suffisamment compte de la proportion faible des guérisons qu'on remarque dans ses asiles.

En effet, pour ne parler que des 60 patients admis depuis mon entrée dans cet établissement, et je vois par les rapports précédents que ce n'est pas un fait isolé, un bon nombre étaient décidément des idiots ou des imbéciles de naissance, une large proportion, des épileptiques, la majeure partie, des aliénés chez qui la manie longtemps négligée ou traitée à la maison, ce qui n'est pas mieux, avait passé à l'état chronique ou même de démence confirmée. Or, je n'ai pas besoin de vous rappeler la gravité du pronostic dans tous ces cas. C'est à tel point que dans un grand nombre d'asiles, aux États-Unis et ailleurs, ces malades ne sont seulement pas admis, mais renvoyés de suite dans des *hospices d'incurables*. Restait donc une assez faible proportion chez qui la maladie était plus ou moins récente, et parmi lesquels seuls on devait attendre les cas de guérisons. De ces derniers, quelques-uns ont déjà été rendus à la raison et à leur famille; un plus grand nombre sont encore sous traitement. Tous les autres ou presque tous, comme il n'est malheureusement que trop prouvé par les statistiques de tous les établissements d'aliénés, trouveront, à l'asile, un abri confortable, un traitement doux, intelligent, mais ils n'y retrouveront pas la raison; la lumière s'est éteinte à jamais sur leur intelligence.

Mais même pour cette classe d'aliénés, un asile est encore ce qu'il y a de mieux. Et quand bien même ces établissements n'auraient pas d'autre but que celui d'offrir aux pauvres êtres privés de leur raison, une retraite assurée contre les privations, les mauvais traitements, les accidents de toutes sortes auxquels ils sont toujours plus ou moins exposés dans le monde, surtout s'ils appartiennent à la classe pauvre; quand bien même ils n'auraient pas un but médical et curatif, ils n'en resteraient pas moins une des institutions les plus éminemment charitables dont puissent se glorifier les siècles modernes. Dans un asile, en effet, l'homme privé de sa raison n'est plus considéré comme un être dégradé, guère au-dessus de la brute, mais comme un ami malheureux, et qui a droit, par son malheur même, à toute pitié, à toute sympathie. Et sous ce rapport, les officiers et employés de l'asile de Beauport me paraissent comprendre toute la grandeur et l'importance de leur rôle d'humanité. Il règne, parmi eux, un esprit de douceur remarquable. Les malades y sont soignés avec une bienveillance, une attention, un certain respect dont les domestiques ne se départiraient pas sans s'exposer à être renvoyés immédiatement. On ne veut rien négliger pour procurer au moins à ces malheureux, privés désormais des jouissances de la raison, tout le bien-être et même le bonheur dont ils sont encore susceptibles de jouir.

Le nombre des morts, 42, présente une augmentation assez remarquable sur l'année précédente, qui n'en avait compté que 26. Il ne faut pas demander à la seule augmentation de la population de l'asile la raison de cet accroissement; elle n'en rendrait pas suffisamment compte. Il faut probablement en demander au moins une partie au fait général

que la mortalité, durant l'année qui vient de finir, a été, pour toute la province, croyons-nous savoir, mais sûrement à Québec et dans ses environs, beaucoup plus considérable que l'année précédente, qui, par contre, a été une année exceptionnelle sous ce rapport. En effet, si, au lieu de faire seulement la comparaison avec l'année 1862, on la continue avec les six années précédentes, on voit qu'elle est tout-à-fait avantagée à l'année 1863. Qu'on me permette quelques chiffres.

Années.	Nombre des morts.	Nombre des malades.	Par cent.
1856.....	43	408	un sur 9½
1857.....	43	470	un sur 11
1858.....	48	485	un sur 10
1859.....	39	486	un sur 12½
1860.....	50	515	un sur 10½
1861.....	28	480	un sur 17
1862.....	26	486	un sur 18½
1863.....	42	574	un sur 13½

Quant aux causes de la mort, j'ai cru pouvoir classer ainsi les 15 décès arrivés depuis le mois d'août; car, n'ayant pas passé toute l'année à l'asile, vous me permettrez de ne rapporter que les résultats de mon observation :

Consomption, trois; épilepsie, deux; paralysie générale, deux; maladie du cœur, un; dysenterie, un; marasme, épuisement, 5.

J'ai attribué au *marasme*, mot vague et commode, mais qui ne précise pas grand-chose, la mort chez cinq individus, quand une autopsie minutieuse n'eût pas manqué, dans quelques-uns de ces cas du moins, de révéler quelques lésions profondes, dont les symptômes, à part cet épuisement graduel, avaient été peu marqués pendant la vie, ou bien avaient échappés à l'observation d'un jeune médecin. Ceci ne devra pas surprendre si on songe au peu de réaction que déterminent en général chez les aliénés les phlegmasies, les tubercules et autres maladies incidentes.

A propos de cette importance des autopsies cadavériques au point de vue de l'exactitude des statistiques de la mortalité chez les aliénés, je ne puis me défendre de citer les paroles mêmes du Dr. Workman de Toronto: "Si dans un grand nombre de cas, dit-il, l'autopsie ne m'eût révélé la présence de la phthisie tuberculeuse, jamais on ne se serait douté de son existence. Sur vingt-et-un cas dont j'attribue les décès à cette maladie, trois seulement toussaient et expectoraient, et trois ou quatre autres expectoraient seulement."

Malheureusement, faute d'un local convenable, je n'ai pu jusqu'ici faire de recherches de ce genre. Mais je suis heureux de pouvoir ajouter que MM. les Propriétaires sont sur le point de faire construire une maison mortuaire uniquement destinée à cet objet, et dans laquelle des investigations minutieuses seront faites sur tous les cadavres.

L'état sanitaire, sans pouvoir en juger par comparaison, et malgré un certain nombre de cas d'érysipèle que je remarque depuis quelques semaines, d'ailleurs assez légers, et que, vu sa fréquence en dehors de la maison depuis la même époque, on ne peut attribuer uniquement à une cause locale; l'état sanitaire, dis-je, depuis mon entrée à l'asile, m'a paru excellent. J'ajouterai même qu'on y respire, en général, un air de bonne santé que je ne m'attendais pas à rencontrer dans un rassemblement de constitutions plus ou moins affaiblies comme le sont toujours celles des aliénés.

Ces bons résultats sont dus, pensons-nous, à part les conditions hygiéniques, en général excellentes, dans lesquelles sont placés les malades, et que vos visites à l'asile vous ont fait assez connaître pour que je me dispense de vous en parler ici,—à la nourriture saine et abondante qu'on leur fournit, et à leur bon appétit constant, que ne contribue pas peu à entretenir la régularité scrupuleuse dans l'heure des repas et des différents exercices de la journée. Ce bon appétit général est une des choses qui m'ont le plus agréablement surpris lors de mon entrée à l'asile.

Comme médecin interne, je fais la visite des salles tous les jours, et même le plus souvent plusieurs fois par jour, et je donne une attention toute spéciale à ceux qui peuvent être malades ou indisposés. De plus, MM. les Propriétaires qui sont, comme je n'ai pas besoin de vous le rappeler, des médecins, et des médecins distingués, ne manquent pas de visiter très-souvent l'asile, et de voir les malades. Ils ont, en outre, l'obligeance de le



faire toutes les fois que ma jeune expérience croit avoir besoin des conseils plus sûrs de leur longue observation. C'est un devoir et un plaisir pour moi de reconnaître ici tout ce que je leur dois sous ce rapport.

Si, dans tout établissement de ce genre, la douceur est la première règle du régime, la fermeté doit la suivre de près, si on veut y maintenir la tranquillité et le bon ordre. Cette fermeté, si elle en a besoin pour être efficace, ne doit pas même reculer devant un certain emploi de la force physique.

Le seul moyen de *répression directe* que j'ai vu employer à l'asile, à l'exclusion de presque tout autre, est une camisole faite de grosse toile, laçant derrière le dos, et ne laissant pas, aux manches, d'ouvertures pour les mains. On retient les bras lâchement croisés sur la poitrine au moyen de cordes que porte le bout des manches et qu'on attache derrière le dos. Par ce moyen, on ôte à l'individu tout moyen d'être nuisible à lui-même ou aux autres, en même temps qu'on ne le prive pas de l'exercice salubre de la marche. J'ajouterais que c'est même assez rare qu'on soit obligé d'avoir recours à cette camisole. Le plus souvent, il suffit d'enfermer, pour quelques heures, dans une cellule sans meubles, le maniaque trop agité ou porté à mal faire.

Malgré le peu de répression, il n'y a pas eu à déplorer dans l'année un seul cas de suicide, pas même la tentative d'un suicide. Il paraît d'ailleurs que cette maladie a toujours été plus ou moins inconnue à Beauport. Ne devons-nous pas, s'il m'est permis de hasarder une opinion, en chercher en partie la cause dans les éléments mêmes de la population de cet établissement, composée en grande partie de canadiens-français et d'irlandais, gens peu portés à se tuer quand ils ont leur raison et qui conserveraient cette bonne habitude quand ils sont devenus fous.

Mais s'il n'y a pas eu de suicide, il y a eu une tentative d'homicide. Par bonheur, elle fut arrêtée à temps par la vigilance d'un gardien. La victime reçut quelques blessures et a parfaitement guéri. Malheureusement, on ne peut pas en dire autant de son meurtrier; il a toujours conservé depuis le désir d'achever celui qu'il n'avait pu que blesser. Il me demande souvent de le laisser passer dans une salle voisine où est son ennemi, qui finira, ajoute-t-il, par le tuer s'il ne le prévient. Je n'ai pas besoin d'ajouter que ce malade est considéré comme dangereux et veillé de près. Pour plus de sûreté, après la guérison de ses blessures, on a transféré sa victime à la maison succursale, dite *maison Richardson*.

MM. les Propriétaires connaissent trop les besoins des aliénés, et le traitement qui leur convient, pour avoir négligé la ressource importante des occupations et du travail. Tous les hommes qui se sont occupés de cette matière s'accordent à reconnaître son importance immense, non seulement au point de vue de la santé et du bon ordre, mais encore comme un des moyens thérapeutiques les plus efficaces dans la folie. Et c'est une circonstance heureuse que la plupart des aliénés peuvent être occupés d'une manière ou d'une autre. J'ai même remarqué plusieurs fois avec surprise toute l'aptitude au travail, ou plutôt à quelques travaux particuliers, que conservent certains aliénés, malgré la perte, en apparence complète de toute raison et de tout jugement. J'en ai en ce moment plusieurs exemples sous les yeux, un entre autres, celui d'un malade à l'asile depuis longues années, et qui, dans la ruine presque générale de ses facultés, a, cependant, conservé un goût exquis, une rare dextérité pour sculpter de petits objets en os ou en ivoire auxquels il donne un fini de travail, une symétrie de formes remarquables.

Pour rendre plus facile et plus efficace ce travail si nécessaire aux aliénés, MM. les Propriétaires ont acquis déjà depuis longtemps une magnifique ferme attenante à l'établissement même, et qui est sans contredit l'une des plus considérables que possède aucune institution de ce genre en Canada et à l'étranger. On conçoit les occupations nombreuses et variées que sa culture et son entretien procurent aux hommes durant l'été; occupations d'autant plus salutaires qu'elles leur permettent de vivre en plein air et qu'elles sont plus conformes à leur goût.

A part cette ferme qui appartient à l'établissement, on en a loué une seconde qui fournit aussi son contingent d'occupations. Enfin, M. le Dr. Douglas vient d'en acquérir une troisième qui sera, me dit-on, destinée au même but.

Les femmes sont davantage occupées dans la maison et à l'entour aux travaux du ménage, de la cuisine, de la buanderie et à la couture. En outre, quelques-unes filent et un grand nombre tricotent. Parmi les améliorations que se proposent MM. les Proprié-

taires, celle d'établir des ateliers de travail plus nombreux et plus vastes, ne sera pas, pensons-nous, une des moins importantes.

Les femmes travaillent surtout dans la maison et à la buanderie, celles qui sont occupées peuvent l'être presque aussi facilement l'hiver que l'été. Quant aux hommes, ils le sont moins durant la première saison. Il est bien vrai que les travaux de la grange, l'entretien du bon ordre et de la propreté à l'intérieur et à l'extérieur de la maison, des écuries et des bâtiments destinés aux animaux, les travaux de cordonnerie, etc., fournissent encore de l'occupation à un certain nombre d'entre eux, mais on ne peut se cacher que le nombre des découverts est encore beaucoup plus considérable pendant l'hiver. Il faut avouer cependant qu'ici comme dans bien d'autres choses le mal est plus facile à indiquer qu'à guérir; et il se peut bien que la rigueur de notre climat soit un obstacle à peu près insurmontable à tous les efforts qu'on pourra tenter dans ce genre; et cela d'autant plus que la folie, qui est une maladie de débilité ou qui la cause, rend ceux qui en sont atteints en général très sensibles au froid. Aussi, sont-ils facilement affectés par cette cause de rhumes, de catarrhes, etc. C'est au moins ce que je crois avoir remarqué depuis que je suis à l'asile.

Heureusement, on peut remplacer jusqu'à un certain point, pendant cette saison, le travail par les amusements. Ils présentent bien la même difficulté à résoudre, mais c'est à un degré moindre; et s'ils ne sont pas encore très nombreux, nous croyons être en demeure de pouvoir assurer que ce sujet, qui d'ailleurs est loin d'avoir été jamais négligé, va attirer de nouveau et tout spécialement l'attention de MM. les Propriétaires.

Toutefois, même sous ce rapport, l'asile de Beauport n'a rien à envier aux autres établissements du pays. En effet, à part les promenades en dehors que font habituellement seuls un certain nombre de malades et de convalescents, et d'autres promenades sous la conduite de quelques gardiens, et auxquelles on peut permettre à un plus grand nombre de prendre part; à part une couple d'instrument de musique, un jeu de bagatelle, des dames, des cartes, quelques livres et journaux, un grand nombre de malades possèdent, dans la danse qu'on leur permet une fois par semaine, le jeudi soir, un amusement agréable en même temps qu'un exercice bienfaisant. La plupart l'aiment passionnément, et il n'y a rien qui leur prend plus au cœur que de les en priver. Rien que la menace de cette punition, qu'on ne prodigue pas pour lui conserver toute son efficacité, a souvent suffi pour faire rentrer dans le devoir certains malades entêtés, et faisant peu de cas des autres avertissements.

Il passe rarement, à Québec, un cirque ou une troupe de ménestriers, sans qu'on y conduise ceux des malades qui peuvent y être conduits sans danger. On a pu en apprécier souvent les bons effets.

Je ne saurais terminer ce sujet des amusements sans ajouter que, entre autres améliorations de ce genre, MM. les Propriétaires sont sur le point de faire préparer un jeu de quilles dans une des ailes de la maison *Richardson*, dès qu'on pourra transférer les occupants dans les nouveaux logements.

Les catholiques de l'asile continuent à être sous la direction spirituelle de monsieur l'abbé Bolduc. Ce monsieur, à qui une longue habitude de diriger des aliénés, a donné une grande expérience de ce qui leur convient dans ce qui regarde son ministère, visite souvent la maison et y est toujours reçu avec de grandes marques d'affection par les malades. Il y célèbre l'office divin de deux dimanches l'un, et je dois dire que j'ai toujours été frappé du silence, du parfait recueillement qui y règne. J'ai la même remarque à faire sur le service protestant, sous la direction de monsieur Middleton, et où règne la même bienséance.

Avec l'année qui commence, l'asile de Beauport va entrer dans une nouvelle phase de progrès et d'améliorations. En effet, grâce à d'immenses constructions, MM. les Propriétaires vont pouvoir donner encore plus de confort à leurs malades, et exécuter certaines améliorations que nécessite le développement que prend leur établissement.

M. le Dr. Landry devant présenter lui-même son rapport sur ces nouveaux édifices, je me dispenserai d'en parler ici. Mais ce que je ne puis passer sous silence c'est le peu de dérangement qu'a subi le service intérieur pendant leur construction, et malgré l'immensité des travaux. Il n'est que juste de dire que ces résultats, qu'on pouvait à peine attendre, sont dus en grande partie au zèle infatigable, à la vigilance de monsieur et de madame Wakeman et de son assistant. Forcés de quitter leur logement à l'asile, démoli pour

construire l'édifice central, ils ont dû, par cela même, redoubler d'activité et de surveillance pour conserver la régularité dans le service, l'ordre et la tranquillité parmi les malades où il paraissait y avoir tant de causes d'excitation et de désordre.

Le seul dérangement notable que j'ai remarqué, mais qui n'a duré que quelques semaines, c'est que la circulation ayant été arrêtée dans les tuyaux à l'eau par l'édifice central, toute cette partie de l'établissement qui est destinée aux femmes a dû être approvisionnée d'eau à la main. Or, pour quiconque connaît la quantité immense qu'il en faut à un grand établissement de ce genre, il est évident que ce mode ne pouvait pas avoir l'efficacité de celui qu'il remplaçait; et cela d'autant moins que l'encombrement que subissait alors l'asile se faisait sentir beaucoup plus chez les femmes que chez les hommes.

Mais si les femmes ont dû souffrir un peu de ces travaux, d'un autre côté ils ont fourni les moyens d'occuper un plus grand nombre d'hommes que les hivers précédents.

Avant de terminer, MM. les Inspecteurs me permettront d'offrir aux fondateurs et propriétaires de cet asile le juste tribut d'éloges qu'ils méritent pour les efforts constants qu'ils n'ont cessé de faire pour améliorer le sort des aliénés dans le Bas-Canada. Depuis 1845 jusqu'à ce jour, durant une période de près de vingt ans, ces messieurs n'ont cessé de donner leur temps, dépenser leur énergie à la cause de ces infortunés; négligeant souvent pour eux la pratique rémunérative de leur profession, et n'épargnant rien enfin pour mériter la confiance que le public et le gouvernement n'ont cessé de reposer en eux. Pour deux des fondateurs de cet établissement, la reconnaissance publique ne peut déjà plus être autre chose que du respect pour leur mémoire. MM. les Drs. Morin et Frémont sont descendus dans la tombe, mais leur œuvre leur survit et grandit sous les soins de leur ancien collègue et de leur successeur. Les améliorations que ces deux derniers messieurs viennent de faire subir à l'asile de Beauport, et quelques autres qui devront suivre immédiatement, vont en faire une institution qui aura peu à envier aux grandes institutions américaines et européennes du même genre, et dont devra être fier, à juste titre, le Bas-Canada.

J'ai l'honneur d'être,

Messieurs,

Votre très-humble et obéissant serviteur,

L. CATELLIER, M. L. L.

Médecin-Interne.

Asile de Beauport, 28 janvier 1864.

---

## RAPPORT

DE

## L'ASILE PROVINCIAL DES ALIÉNÉS,

A ST. JEAN, B. C.,

POUR L'ANNÉE FINISSANT LE 31 DÉCEMBRE 1863.

*Aux Inspecteurs des Asiles et Prisons du Canada :*

MESSIEURS,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport de cette institution pour l'année 1863.

Les difficultés que j'ai eu à combattre sont si bien connues de vous et des conseillers de Son Excellence le gouverneur-général, qu'il est inutile que j'entre dans plus de détails à ce sujet. Toutefois, le temps est venu où la question de loger convenablement les aliénés des provinces d'en-bas devra être sérieusement examinée. C'est un sujet des plus importants qui puissent occuper la législature ; du reste, l'augmentation du nombre des aliénés amènera forcément ce résultat.

Le Canada ne restera certainement pas en arrière des Etats-Unis qui n'ont épargné aucune dépense pour le soulagement des infortunés que le ciel a affligé de cette terrible maladie. L'édifice actuel, qui a pu suffire comme bâtisse temporaire, n'est plus ni suffisant ni convenable.

Je ne m'étendrai pas plus longuement sur le sujet ; c'est à ceux qui ont le droit et le pouvoir d'agir en cette matière de s'en occuper.

Je pourrais, il me semble, dans des circonstances ordinaires, réduire considérablement les dépenses de l'asile en utilisant le travail des aliénés, dans le cas où ils seraient plus nombreux. Mais ce serait être injuste envers les malades que de faire des économies sur la nourriture, les vêtements et le confort en général. Du reste, il n'y a pas lieu à une pareille réforme, car, si on tient compte du cours actuel des marchés, on constatera que tout en procurant à chaque malade tout le confort désirable, j'ai observé la plus stricte économie.

Votre Bureau sait sans doute que M. T. D. Tims, du bureau de l'auditeur, accompagné de M. Ferres, a fait une enquête spéciale sur toutes les affaires de l'asile. Ces messieurs ont été occupés à ce travail du 5 au 19 novembre 1863, et, à ma grande satisfaction, ils ont inscrit, en partant, sur les registres de l'asile, l'attestation suivante :—

“ Les soussignés ont examiné les registres de l'asile pour 1861, 1862 et 1863, jusqu'à cette date, ils ont vérifié les comptes et comparé les entrées avec les pièces justificatives, et ils certifient par la présente attestation qu'ils ont trouvé le tout en règle.

(Signé)

THOS. D. TIMS,  
J. M. FERRES.

“ Le 19 novembre 1863.”

Dans leur visite à l'asile, ces messieurs ont établi un système parfait de tenue des livres : ce système permet au bureau de l'auditeur provincial d'avoir des registres tenus comme ceux de l'asile, d'après les pièces justificatives expédiées, en même temps qu'il

régularise la tenue des registres dans chaque département de l'institution, savoir : le livre de traites, celui des ordres et celui des reçus et déboursés pour la matrone et le garde-magasin. Ce système fonctionne aujourd'hui dans l'établissement, et il est déjà facile de voir quels immenses avantages on devra en retirer. Je dois toutefois faire respectueusement observer que mon travail se trouve ainsi considérablement augmenté, et que, si on ne me donne pas l'assistance d'un employé, je ne pourrai suffire à la tâche, surtout lorsque l'asile sera agrandi. Je suis seulement autorisé à donner \$10 par mois à un assistant. Cela ne me permet d'en avoir un qu'à la fin de chaque trimestre pour mettre tous mes livres en règle, tandis qu'il serait nécessaire que j'en eusse un pendant toute l'année. MM. Tims et Ferres ont pu s'assurer par eux-mêmes de la capacité de l'employé que j'occupe actuellement. Je dois ajouter qu'il m'a toujours donné satisfaction parfaite.

Vous savez, messieurs, que le service d'un surintendant médical ne consiste pas entièrement dans un travail de bureau, mais surtout dans les visites régulières et constantes qu'il doit faire de toutes les parties de l'établissement. Dans l'état actuel des choses le surintendant médical ne peut quitter son bureau d'un instant. Il s'en suit que l'ordre et la discipline générale ne peuvent manquer d'en souffrir. Tout mon temps est consacré aux devoirs de ma charge, et si je regrette une chose, c'est d'avoir pour mes efforts un champ aussi limité, car, avec les mêmes peines et dans le même temps, je pourrais aussi bien prendre soin de cinq ou six cents malades que de cinquante ou soixante qui sont aujourd'hui sous mes soins.

En examinant les rapports des surintendants des autres asiles qui ont tous les avantages dont je suis privé, j'ai eu la satisfaction de constater que, malgré toutes les difficultés dont on aurait bien pu m'exempter, le nombre des aliénés renvoyés guéris a été, proportions gardées, très-considérable.

J'ai l'honneur d'appeler votre attention sur les statistiques suivantes :—

Le 31 décembre 1862, il y avait à l'asile 57 malades, 28 hommes et 29 femmes. Pendant l'année 1863, il y en a eu 25 d'admis, 13 hommes et 12 femmes; total pour l'année, 82. Sur ce nombre, 11 ont été renvoyés guéris, savoir :—6 hommes et 5 femmes.

Il y a eu 9 décès, 4 hommes et 5 femmes. A la fin de l'année 1863, il restait à l'asile 62 malades, 31 hommes et 31 femmes. Depuis le mois d'août 1861, époque à laquelle l'asile a été ouvert, le nombre des malades admis a été de 107, dont 31 ont été renvoyés guéris.

Voici quelle a été, dans les différents cas, la cause du décès.

No. 70.—Hommes; atteint de démence et mort à l'asile d'une paralysie générale.

No. 80.—Pauvre jeune fille de 18 ans. Lorsqu'elle fut admise, elle était à la dernière phase de la phthisie pulmonaire et mourut de cette maladie vingt jours après son admission. Elle venait de la prison de Montréal, et on n'aurait jamais dû la faire sortir de l'infirmerie de cette institution.

No. 37.—Homme âgé de 45 ans, idiot de naissance, sourd-muet et difforme, tout-à-fait incurable, on l'avait évidemment envoyé à l'asile pour s'en débarrasser. Il est mort d'une inflammation des poumons.

No. 55.—Vieille femme âgée de 73 ans; est morte d'une bronchite.

No. 81.—Vieille femme âgée de 60 ans, se mourait de consommation lorsqu'elle est venue de la prison de Montréal, est morte au bout de trois mois de séjour à l'asile.

No. 28.—Pauvre fille âgée de 30 ans. Elle avait longtemps traînée les rues à Montréal, était tout-à-fait idiote lorsqu'elle fut admise, est morte de consommation.

No. 89.—Jeune femme de St. Jean, atteinte mortellement de folie puerpérale lors de son admission.

No. 26.—Epileptique de naissance, idiot, âgé de 30 ans, est mort d'épilepsie.

No. 97.—Jeune garçon de 19 ans, atteint de consommation avant son entrée, a vécu à peine deux mois.

La liste précédente vous prouve, messieurs, que les malades décédés étaient incurables dès leur admission à l'asile.

A ce propos, je vous ferai respectueusement les observations suivantes : la prison n'est pas l'endroit où on devrait enfermer les aliénés; toutefois, lorsque, dans une prison, il se trouve un certain nombre d'aliénés qui se guériraient sans doute, s'ils étaient placés à l'asile, il serait mieux de ne pas les garder pour envoyer à leur place des idiots incurables qui

meurent dès leur admission. Le premier inconvénient de ce procédé est de diminuer le nombre des décès à la prison en l'augmentant à l'asile, avec les dépenses qui en résultent.

On m'envoya un jour, de la prison de Québec, une vieille femme qui devait être à l'article de la mort lorsqu'on la fit partir, car elle fut amenée par le convoi à St. Jean sur un lit, et expira quelques minutes après son entrée.

Sur les neuf malades décédés, deux venaient de la prison de Montréal et étaient si affaiblis qu'ils ne pouvaient marcher. Les gardiens durent les porter dans les lits qui leur avaient été préparés et l'un d'eux ne s'est jamais relevé.

Sur les trente-un hommes qui restent, on peut espérer d'en guérir huit. Les vingt-trois autres sont complètement incurables. On peut les classer comme suit :—12 idiots de naissance, dont deux sont muets et non seulement dépourvus de toute intelligence, mais n'ont pas même les instincts des plus vils animaux. Ils aiment mieux manger toutes sortes d'ordures que les mets qu'on leur prépare, et pour les nourrir il faut placer la nourriture à terre devant eux. L'un d'eux est à l'extrémité et ne peut vivre que quelques jours. L'autre aussi mourra bientôt, je crois; depuis le commencement de l'hiver, son état s'est aggravé, et il ne peut même plus satisfaire son goût favori, celui de manger, à poignée, des petites pierres qu'il ramassait dans la cour. Deux autres sont épileptiques, les onze qui restent sont en état de démence accompagnée, chez quelques-uns, de paralysie générale.

Âges des hommes restants à l'asile :—Au-dessus de 10 ans et au-dessous de 20, 9 ; au-dessus de 20 ans et au-dessous de 30, 11 ; au-dessus de 30 ans et au-dessous de 40, 4 ; au-dessus de 40 ans et au-dessous de 50, 5 ; au-dessus de 50 ans et au-dessous de 60, 1 ; au-dessus de 60 ans et au-dessous de 70, 1.—Total, 31.

Leur nationalité :—Canadiens-français, 18 ; Irlandais ou d'origine irlandaise, 6 ; Anglais ou d'origine anglaise, 4 ; Écossais ou d'origine écossaise, 2 ; Russe, 1.—Total, 31.

Leurs professions :—Juge russe, 1 ; notaire, 1 ; forgerons, 2 ; charpentier, 1 ; cordonnier, 1 ; sellier, 1 ; instituteur, 1 ; journaliers, 11 ; sans profession, 12.—Total, 31.

Leur religion.—Catholiques, 25 ; protestants, 6.—Total, 31.

État-civil.—Mariés, 8 ; célibataires, 23.—Total, 31.

Sur les trente-une femmes qui restent on n'espère en sauver que cinq, les autres sont tout-à-fait incurables. Il y a onze idiots de naissance, quatre épileptiques, et onze en état de démence.

Âges des femmes :—Au-dessus de dix ans et au-dessous de vingt, 2 ; au-dessus de vingt et au-dessous de trente, 8 ; au-dessus de trente et au-dessous de quarante, 8 ; au-dessus de quarante et au-dessous de cinquante, 7 ; au-dessus de cinquante et au-dessous de soixante, 4 ; au-dessus de soixante et au-dessous de soixante-et-dix, 2.—Total, 31.

Leur nationalité :—Canadiennes-françaises, 22 ; Irlandaises ou d'origine irlandaise, 5 ; Anglaises ou d'origine anglaise, 3 ; Écossaise ou d'origine écossaise, 1.—Total, 31.

Leurs professions :—Ménagères, 8 ; domestiques, 7 ; sans profession, 16.—Total, 31.

Leur religion :—Catholiques, 26 ; protestantes, 5.—Total, 31.

État civil :—Mariées, 10 ; non-mariées, 21.—Total, 31.

Je devrais sans doute vous donner la cause de la folie dans chacun de ces cas, mais je vous avoue franchement que je ne la connais pas moi-même. Les amis de ces infortunés qui les amènent à l'asile donnent toujours pour raison de la folie une exaltation quelconque. Mais il est toujours difficile pour le surintendant médical de découvrir la cause précise. Le public croit généralement qu'une des principales causes de l'aliénation mentale est l'ivrognerie, je dois dire ici que sur les soixante-et-deux malades qui se trouvent à l'asile, deux seulement ont eu l'habitude de boire, et un seul de ces deux était ivrogne dans la force du terme.

Quant à la folie héréditaire, elle n'a été reconnue dans aucun cas.

Cette statistique n'a pas, je le crains bien, une grande valeur, car il est impossible de mettre en ligne de compte tous les pauvres aliénés qui sont errants et abandonnés dans le pays. Toutefois, les renseignements ci-dessus vous montreront quelle tâche j'aurai à remplir si je demeure en fonctions pendant l'année 1864. Je continuerai à remplir, de mon mieux, les devoirs de ma charge et ne demande qu'une chose, c'est de voir bientôt un champ plus large ouvert à mes efforts.

Vous trouverez ci-joint un tableau des dépenses de l'année; je ne vous envoie pas la liste des propriétés de l'asile, persuadé que la circulaire adressée aux surintendants par l'auditeur provincial et dont j'ai rempli les blancs, répond d'avance à cette question.

Je ne puis terminer sans rendre hommage à l'activité du personnel que j'ai sous mes ordres. Je dois aussi remercier MM. les Inspecteurs qui ont visité l'asile. Depuis la mort de mon ami, le Dr. Nelson, j'ai eu surtout affaire à MM. Taché et Ferres. Je dois exprimer à ces messieurs toute ma reconnaissance pour leur bienveillance et les bons avis qu'ils ont toujours bien voulu me donner.

J'ai l'honneur, etc.,

HENRY HOWARD,  
Surintendant Médical, A. P. A.

TABLEAU des dépenses de l'asile provincial des aliénés à St. Jean, pour l'année 1863.

<i>Dt.</i> —Argent en main.....	\$2,156 88	
Au gouvernement prov. pour mandats émis.	12,000 00	
Argent reçu des malades.....	101 18	
Articles vendus.....	45 88	
Ouvrages faits par le cordonnier.....	72 53	
		<u>\$14,376 47</u>
<i>Av.</i> —Par pièces justificatives à l'auditeur .....	\$14,285 18	
Argent en main.....	91 29	
		<u>\$14,376 47</u>

DÉTAIL DES DÉPENSES.

Provisions.....	\$ 3,765 23	
Traitements et gages.....	4,927 79	
Bière, vin et spiritueux .....	388 67	
Fourrage .....	464 80	
Habillements et literie.....	1,249 06	
Chauffage .....	686 50	
Réparations et améliorations .....	493 17	
Divers.....	2,309 96	
		<u>14,285 18</u>
Pendant l'année on a tué cinq porcs pesant 1,078 lbs. et évalués à.....	\$86 24	
On a fait dans la buanderie 1,389 lbs. de savon, évaluées à.....	83 34	
Les vaches ont donné 3,000 gallons de lait, éva- lués à .....	600 00	
Produits du jardin en 1863 :		
800 têtes de choux, évaluées à.....	\$ 40 00	
100 minots de pommes de terre .....	40 00	
Petits légumes .....	25 00	
		<u>\$105 00</u>

W. C. MARCHAND,  
Teneur de livres.

HENRY HOWARD,  
Surintendant médical.

# RAPPORT

DE

## L'ASILE DES ALIENÉS DE ROCKWOOD,

POUR 1863.

KINGSTON, 12 février 1864.

*A Joseph Taché, écr., M. D., Edmund A. Meredith, écr., James M. Ferris, écr., et Terence J. O'Neil, écr., Inspecteurs d'Asiles, Prisons, etc., pour la Province du Canada.*

MESSIEURS,—J'ai l'honneur de soumettre au Bureau un état du nombre des aliénés soignés dans l'asile de Rockwood, durant l'année 1863.

Les résumés suivants sont extraits du registre quotidien et des registres d'entrée, sortie et décès :—

Nombre des aliénés soignés dans l'asile durant l'année 1863.....	110
Nombre des aliénés dans l'asile le 31 décembre 1862.....	87
Aliénés criminels et aliénés dangereux à l'état de liberté, envoyés en vertu de mandats, des prisons de comté en 1863.....	15
Condamnés aliénés envoyés du pénitencier à l'asile en 1863.....	3
	— 110
Nombre d'hommes aliénés dans l'asile temporaire du pénitencier, le 31 décembre 1863.....	50
Nombre d'hommes aliénés dans le nouvel asile à Rockwood, le 31 décembre 1863.....	22
Nombre de femmes aliénées dans l'asile temporaire à Rockwood, le 31 décembre 1863.....	26
Nombre de guérisons en 1863.....	8
Nombre de décès en 1863.....	4
	— 110

Comme on le voit ci-dessus, huit condamnés aliénés sont venus du pénitencier provincial, pendant l'année, ou ont été transférés à l'asile aussitôt après qu'ils furent arrivés des prisons. Six détenus sont sortis de l'asile après avoir été guéris, et un condamné aliéné y est mort. Sur les quatre décès arrivés cette année, trois ont eu lieu dans les prisons de comté, et le quatrième dans le pénitencier. La moyenne des décès dans l'asile, en 1863, est de 3.63. En 1862, les décès ont été d'environ 7 par cent sur le nombre d'entrées. Des quatre malades qui sont décédés en 1863, trois sont morts de phtisie pulmonaire qui cause, dans cet asile comme dans les autres, un grand nombre de décès; un autre, atteint d'épilepsie, est mort d'une congestion cérébrale.

Bien que le grand nombre des malades ait été, pendant plusieurs années successives, logé dans le soubassement du pénitencier, l'état sanitaire de nos asiles a cependant été satisfaisant. Les fièvres qui se sont introduites dans la prison en 1862 et 1863, n'ont pas atteint les aliénés qui étaient dans le soubassement. Je craindrais les plus affreuses conséquences de la présence d'une pareille épidémie dans l'asile, parmi des personnes débiles qui ont vécu longtemps au milieu d'un atmosphère impur; et je recommande au Bureau



d'accomplir un acte que l'humanité et l'économie s'accordent à demander, c'est-à-dire, de faire transporter, avec toute la diligence possible, et compatible avec le soin des malades, les aliénés de la demeure mal aérée qu'ils habitent au pénitencier, dans l'atmosphère pur et sain de l'asile nouveau. On ne peut pas, d'après les décès nombreux, en 1863, tirer de conclusion pour l'avenir. Nous avons, dans la bâtisse de Rockwood, des salles pour les convalescents. En 1863, on y a envoyé des malades dont l'état était alarmant, et dans ces appartements vastes et bien aérés, il s'est opéré en eux un heureux changement. Une autre année pourrait toutefois produire un nombre de décès bien différent, si la fièvre pénétrait dans l'asile du pénitencier, parmi les aliénés malades; c'est pourquoi, je solliciterai respectueusement le Bureau de faire achever, sans délai, l'aile Est de l'asile nouveau, et les cours de récréation, afin que les nombreux aliénés confinés depuis si longtemps dans le soubassement du pénitencier, aient enfin une demeure saine et salubre.

A cet argument si puissant de l'humanité peut se joindre celui de l'économie. Il en coûterait certainement moins à la province de loger les aliénés dans la même bâtisse, que de les placer dans trois maisons différentes. Il y a aujourd'hui quatre-vingt-dix-huit aliénés dans trois asiles à Kingston et plusieurs dont le transfèrement a été ordonné, attendant dans la prison l'achèvement de l'asile. Quand l'aile sera terminée et meublée, on transportera au nouvel asile les hommes malades dans le pénitencier, et au lieu de trois classes différentes d'officiers, deux suffiront, et une économie correspondante en résultera.

Comme ce sont les autorités du pénitencier qui font distribuer et paient les approvisionnements, vêtements, etc., pour ces asiles, je ne puis pas calculer, maintenant, ce qu'il en a coûté, par semaine, pour chaque malade en 1863; mais le calcul que j'ai fait de ce qu'a coûté chaque malade dans l'asile en 1862, m'a donné \$2 67½ par semaine, y compris le salaire des officiers et toutes les autres dépenses.

Je me permets de vous transmettre des listes classifiées des effets publics en usage et en dépôt dans les asiles de Kingston.

J'ai l'honneur d'être,

Messieurs,

Votre très-obéissant serviteur,

J. P. LITCHFIELD, M. D.,

Surintendant médical de l'asile.

# PENITENCIER PROVINCIAL.

## RAPPORT DU PREFET,

POUR 1863.

*A J. C. Taché, écuyer, M. D., Edmund A. Meredith, écuyer, James M. Ferres, écuyer, et Terence J. O'Neil, écuyer, Inspecteurs des Asiles, Prisons, etc., de la Province du Canada.*

RAPPORT DE DONALD ÆNEAS MACDONELL, Ecuyer, Préfet du Pénitencier Provincial, pour l'année 1863.

MESSIEURS,—Le secrétaire du Bureau ayant appelé mon attention sur l'importance de faire de bonne heure mon rapport annuel pour 1863, je vais m'efforcer de me rendre à ses désirs le plus tôt possible.

Je dirai que j'ai pris mes mesures pour préparer promptement mon rapport ; mais il y a, à l'expiration de l'année, divers sujets à coordonner qui me retardent, en certains cas, beaucoup plus que je ne le désire. Je regarde de mon devoir comme fonctionnaire public d'incorporer dans mon rapport tout ce qui peut jeter quelque jour sur les opérations de l'établissement pendant l'année.

Il est important, en effet, que tout ce qui se rapporte à cette prison et surtout au travail des détenus vienne à la connaissance du public et soit parfaitement compris. On doit également faire connaître au public que les détenus peuvent se livrer à divers ouvrages au pénitencier, et qu'on peut affermer leur travail pour un certain espace de temps à des personnes entreprenantes et responsables, afin que leur travail puisse profiter à la province, et leur sentence aux travaux forcés exécutée suivant la loi.

Vu l'accroissement des prisonniers durant l'année dernière, il est probable qu'on pourrait louer la main-d'œuvre de cinq cents d'entr'eux, tout en continuant les édifices actuellement en voie de construction. Ce chiffre comprend la main-d'œuvre déjà affermée.

Ce que je viens de dire n'est que l'introduction de mon rapport, car je me réserve, lorsque je donnerai un aperçu des travaux durant l'année, de revenir sur ce sujet et de parler du travail des détenus en général.

### ACCIDENTS.

Rien de surprenant que sur une aggrégation de 7 à 8 cents détenus, il n'arrive pas des accidents à quelques-uns d'entr'eux ; cependant, j'ai le plaisir de dire que personne, cette année, n'a perdu la vie ou n'a éprouvé de ces accidents qui nécessitent l'amputation d'un membre. Voici la liste des cas arrivés :—

Atelier d'ebenisterie :—William English, un doigt amputé à la main gauche, 2 mars.

“ “ Reuben Potter, forte coupure à un doigt, le 18 novembre.

Rockwood—William Jones, explosion subite d'une mine, 19 mars.

Atelier des tailleurs de pierre—Henry A. Bond, chute d'un échafaudage du mur du pénitencier, le 8 septembre.

Atelier des cordonniers—Moses Tucker, coupure grave à la cuisse.

J'ai cru qu'il importait de mentionner ces petits accidents afin de montrer au Bureau des inspecteurs de prisons et au public que l'on n'a pas négligé de soigner les blessures qui en ont été les suites, et je puis ajouter avec plaisir que ces mêmes individus ont repris leur ouvrage, à l'exception de William English, qui a rendu de grands services comme ouvrier à Rockwood.

Il y a beaucoup à réfléchir sur les accidents qui arrivent aux détenus du pénitencier, vu qu'ils y sont exposés dans l'exécution des ordres du pénitencier et non quand ils sont laissés à eux-mêmes : ce genre de réflexions est surtout pénible lorsqu'il s'en suit des blessures graves, vu qu'il n'y a rien dans les règlements qui se rapporte aux accidents arrivés aux détenus pendant les tâches qui leur sont imposées. Néanmoins, on remarque avec satisfaction que les détenus apprécient les soins que les autorités prennent pour éviter les accidents et les réparer lorsqu'ils sont arrivés.

Il n'y a pas eu de suicide durant l'année dernière ; lorsqu'il s'en commet, c'est d'ordinaire à la suite de découragement ou de dérangement d'esprit. Il n'y a pas eu non plus d'évasions ; la chose est d'autant plus heureuse pour moi vu le nombre de détenus employés à Rockwood, à la ferme, à la fabrication de la chaux et aux carrières, c'est-à-dire en dehors des murs de la prison.

#### AFFERMAGE DE MAIN-D'ŒUVRE.

Cet important sujet demande beaucoup d'attention et d'étude, d'autant plus qu'il n'a pas paru être remarqué des hommes entreprenants de ce pays comme affaire profitable.

Aux Etats-Unis et principalement dans l'Etat de New-York, la concurrence est toujours très grande pour obtenir la main-d'œuvre des détenus, et on y prend tous les moyens de défrayer les dépenses des prisons au moyen de leurs revenus. Cependant, je dois dire avec satisfaction que tous les visiteurs des Etats-Unis qui passent ici n'ont qu'une voix pour faire l'éloge du pénitencier provincial du Canada, et pour reconnaître que les édifices sont supérieurs aux leurs et que la discipline y est bien mieux observée que chez eux.

Telle étant l'opinion avantageuse à notre égard, nous devons maintenant nous occuper de rechercher de rendre le travail des détenus plus profitable qu'il l'a été sous le rapport des piastres et des cents.

Non pas que je sois prêt à admettre que nos détenus n'ont pas été occupés d'une façon avantageuse, car ils ont été employés à d'importants travaux d'amélioration qui ne sont pas encore terminés.

Dans les premiers temps de cet établissement, un certain nombre d'édifices temporaires ont été élevés par les détenus ;—c'est là un fait que le public ne doit point perdre de vue. Tel n'a pas été le cas pour les prisons des Etats-Unis qui sont bâties aux frais du public et ne reçoivent les détenus que lorsque tout y est prêt pour que ceux-ci y travaillent et que le public afferme leur main-d'œuvre pour des travaux mécaniques.

#### TRAVAUX EXÉCUTÉS DANS LE COURS DE 1863.

On a prolongé l'aqueduc qui était insuffisant à 150 pieds dans le lac, ce qui, avec les tuyaux et accessoires déjà posés, a entraîné beaucoup de frais et de travaux.

Le second ouvrage important auquel on a fait travailler les détenus, est la construction des édifices de l'asile des criminels aliénés à Rockwood. Cet établissement répondra à un grand besoin en ce qu'il est destiné à recevoir les criminels aliénés détenus dans les prisons du Haut-Canada, et qui ne peuvent trouver place dans l'hospice provincial de Toronto. Cette importante construction a reçu l'autorisation de la législature.

Ceux qui ne prennent aucun soin d'aller aux renseignements sont sous l'impression que ces édifices sont exclusivement destinés aux criminels aliénés du pénitencier,—tandis qu'il leur serait si facile de s'adresser au Dr. Litchfield, surintendant médical de cet hospice, et par là de se procurer tout ce qu'il importe de savoir sur ce sujet.

A l'heure qu'il est, nous avons trois succursales de l'asile, pour les criminels aliénés, complètement séparées les unes des autres, savoir : le soubassement du réfectoire du pénitencier où se trouvent 14 criminels aliénés du pénitencier, et 36 qui nous viennent des prisons de comté ; le nouvel édifice de Rockwood, où se trouvent 6 criminels aliénés du pénitencier et 16 des prisons de comté ; en troisième lieu, l'hospice provisoire de Rockwood, destiné aux femmes criminelles aliénées, et qui en renferme 26 dont 9 sont classées comme criminelles aliénées. On a donc un total de 98 criminels aliénés qu'il serait très-désirable de réunir en un seul hospice le plus tôt possible ; aussi, met-on beaucoup d'activité à pousser les travaux, car un grand nombre d'autres infortunés attendent encore leur admission. J'ai cru bon de constater que les trois divisions dont je viens de parler ne comptent, en tout, que vingt criminels aliénés. On a besoin du soubassement du réfectoire pour une foule d'objets, et il sera impossible à l'avenir d'y affecter d'autres chambres ; en dedans des murs, que celles dont peut disposer le pénitencier lui-même.

Mon expérience m'a convaincu que les ouvrages auxquels on occupe ici les détenus, aux frais du gouvernement, ne sont aucunement profitables au point de vue matériel. Il faut que l'entrepreneur des travaux soit sous contrat pour qu'il soit possible d'atteindre ce but. Et il est du devoir des autorités de veiller à ce que le détenu subisse sa condamnation aux travaux forcés, en même temps qu'il soit pourvu de vêtements et de rations, et entretenu pendant sa maladie aux frais de l'établissement.

Il n'y a maintenant que deux branches d'industrie auxquelles travaillent les détenus en vertu de contrats, la cordonnerie et l'ébénisterie. On dit que le premier est le plus avantageux et le contrat existe déjà depuis des années et n'a point changé de mains. Le nombre d'individus employé a quelque peu diminué ; les entrepreneurs se proposent cependant d'augmenter la main-d'œuvre. Sur le nombre de ceux qu'ils employaient, plusieurs ont dû discontinuer par suite de la maladie régnante dans le pénitencier.

Le contrat de l'entrepreneur ébéniste lui permet d'employer cinquante détenus, quoi qu'en général il en ait pris moins ; cependant, depuis peu, il en occupe au-delà de ce chiffre.

On emploie un certain nombre de détenus à tailler la pierre, en dedans des murs du pénitencier : en général, ces individus trouvent facilement de l'ouvrage à l'expiration de leur sentence. D'après la quantité de pierre de taille qui nous reste, je ne saurais dire que ce genre de travail puisse rémunérer l'établissement. Le contraire aurait lieu si on avait des commandes du dehors. Il sera cependant très nécessaire de conserver un certain parti à cette occupation.

Le département si important des tailleurs, s'est trouvé sans chef depuis quelques mois, le plus tôt nous pourrions y placer un ouvrier expérimenté le mieux ce sera.

On a détaché un certain nombre de détenus pour les occuper aux travaux de la métairie qui est en voie de devenir très précieuse pour l'établissement.

Les vingt acres de terrain sur lequel s'éleve le palais de crystal appartenant au pénitencier seront très-avantageux pour y cultiver le foin et les légumes ; ainsi, le plus tôt nous pourrions en rentrer en possession, le mieux ce sera pour l'intérêt public. Je me permettrai d'attirer votre attention sur ce sujet d'une manière spéciale.

On a fait subir des réparations l'été dernier à l'intérieur des murs d'enceinte de l'institution qui n'avaient jamais été complètement achevés et ont maintenant besoin de l'être graduellement.

La toiture de l'aile nord, de même que celle des ailes de l'est et de l'ouest de la prison vous ont déjà été signalées comme offrant beaucoup de dangers avec leur couverture de bardeaux. Qu'on songe à l'effroyable condition des détenus qui se trouvent dans cette partie de l'édifice et à désastre épouvantable qui résulterait de l'incendie que pourrait y allumer la nuit une seule étincelle. Je doute s'il serait possible de sauver une seule des ailes de l'asile, car le bardeau est vieux, sec et presque hors de service. C'est le manque de fonds si l'on a reculé jusqu'à ce jour-cette amélioration et celle du système de chauffage et de ventilation de l'hospice de Rockwood.

*Mouvement des détenus au pénitencier en 1863.*

Détenus dans le pénitencier provincial, le 31 décembre 1862.	704
Détenues do do do	61
Détenus reçus dans le pénitencier provincial, durant l'année 1863.....	265
Détenues reçues dans le pénitencier provincial, durant l'année 1863 .....	30
Détenus reçus de la prison de réforme de Pénitancouchine ...	4
Détenus aliénés revenus de l'asile des aliénés criminels .....	6
	305
	1,070
Détenus renvoyés après expiration de sentence.....	154
Détenues do do do .....	24
Détenus graciés en 1863.....	12
Détenue graciée do .....	1
Détenus envoyés à la prison de réforme de St. Vincent de Paul, en 1863 .....	4
Détenus envoyés à la prison de réforme de Pénitancouchine, en 1863 .....	4
Détenu repris par les autorités militaires.....	1
Détenus morts à l'hôpital durant l'année 1863.....	32
Détenues do do .....	2
Détenus envoyés à l'asile des criminels aliénés.....	8
Détenus aliénés envoyés après expiration de sentence.....	5
	247
Total des détenus, hommes et femmes, restant dans le pénitencier le 31 décembre 1863.....	823

## SOMMAIRE.

Détenus.....	759
Détenues .....	64
Total.....	823

*Les détenus envoyés au pénitencier provincial, en 1863, ont été condamnés dans les districts suivants, du Bas-Canada, et dans les districts, comtés et comtés-unis suivants, dans le Haut-Canada, et voici leur nombre :—*

## DISTRICT DANS LE BAS-CANADA.

Bedford, 8 ; Gaspé, 1 ; Iberville, 3 ; Joliette, 1 ; Montréal, 50 ; Québec, 18 ; Rimouski, 4 ; St. François, 3 ; St. Hyacinthe, 2 ; Terrebonne, 2 ; Trois-Rivières, 5.

## COMTÉS-UNIS DANS LE HAUT-CANADA.

Frontenac, Lennox et Addington, et cité de Kingston, 11 ; Huron et Bruce, 9 ; Lanark et Renfrew, 2 ; Leeds et Grenville, 10 ; Northumberland et Durham, 8 ; Prescott et Russell, 2 ; Stormont, Dundas et Glengarry, 6 ; York et Peel, et cité de Toronto, 33.

## COMTÉS DANS LE HAUT-CANADA.

Brant, 16; Carleton et cité d'Ottawa, 5; Elgin, 5; Essex, 3; Grey, 1; Halton, 4; Hastings, 3; Kent, 2; Lambton, 5; Lincoln, 11; Middlesex et cité de London, 13; Norfolk, 2; Ontario, 3; Oxford, 12; Peterborough, 3; Prince Edouard, 1; Simcoe, 3; Waterloo, 5; Welland, 3; Wellington, 4; Wentworth et la cité d'Hamilton, 16.—Total, 299.

*Etat des différents crimes dont les criminels condamnés au pénitencier provincial, durant l'année 1863, ont été convaincus, et du nombre des sentences pour chaque crime.*

Assaut grave, 2; assaut grave et commun, 1; incendie, 11; assaut avec intention de rapt, 2; assaut avec intention de faire un mal corporel grave, 2; assaut avec intention de voler avec violence, 2; assaut avec intention de viol; assaut avec intention de vol, 2; tentative de sodomie, 1; effraction dans un magasin, 1; effraction, 1; effraction et larcin, 1; vol d'animaux, 3; détournement, 1; recel d'effets volés, 1; recel de marchandises volées, 1; félonie, 14; faux, 10; vol de chevaux, 15; do et larcin, 2; effraction dans une maison, 1; do et larcin, 1; tentative de rapt, 1; larcin, 128; larcin chez son maître, 1; larcin et recel, 3; larcin et coups de poignard, 1; vol de la malle, 1; homicide, 7; offense militaire, 1; délit (parjure), 1; meurtre, 3; obtention d'argent sous faux prétexte, 3; offrir et faire circuler un faux billet promissoire, sachant qu'il était forgé, 1; rapt, 3; recel de marchandises sachant qu'elles étaient volées, 1; recel d'effets volés et larcin, 1; recel de marchandises volées, 1; commencement de démolition d'une maison, 4; vol, 12; vol avec violence, 2; vol et coup de poignard, 1; sacrilège, 1; vol de moutons, 5; vol de moutons et effraction, 1; coup de feu avec intention, 1; coup de feu avec intention de faire un mal corporel grave, 1; effraction dans un magasin, 2; do et larcin, 2; sodomie, 2; poignardé avec intention de faire un mal corporel grave, 1; vol sur la personne, 10; vol de deux billets promissoires, 1; vol d'argent, 4; vol dans une maison habitée, 1; vol dans un magasin et boutique, 1; accessoire avant le fait de blessure avec intention de meurtre, 1; blessures contrairement à la loi, 2; tentative de voler de l'argent, 2; coup de poignard, 1; coupure et blessure, 1; offrir des billets de banque forgés, 2; blessures avec intention de faire un mal corporel grave, 1.—Total, 299.

*Dénominations religieuses des détenus envoyés au pénitencier provincial en 1863 :—*

Baptistes, 11; chrétien de la bible, 1; église d'Angleterre, 83; luthérien, 1; méthodistes, 37; presbytériens, 21; quaker, 1; catholiques romains, 144.—Total, 299.

*Les détenus envoyés au pénitencier provincial en 1863, ont déclaré être natifs des pays suivants :—*

Calcutta, 1; Angleterre, 39; France, 1; Allemagne, 5; Halifax, 1; Indes, 2; Irlande, 59; Nouveau-Brunswick, 1; En mer, 3; Île du Prince-Edouard, 1; Province du Canada, 135; Ecosse, 11; Suède, 1; Suisse, 1; Etats-Unis d'Amérique, 38.—Total, 299.

*Etat des emprisonnements au pénitencier provincial indiquant si le détenu est à son premier, second, quatrième ou sixième emprisonnement, pour l'année 1863 :—*

Premier emprisonnement.—Hommes, 241; femmes, 27.

Deuxième emprisonnement.—Hommes, 26; femmes, 3.

Quatrième emprisonnement.—Hommes, 1.

Sixième emprisonnement.—Hommes, 1.—Total, 299.

*Métiers et professions des détenus envoyés au pénitencier provincial en 1863, tels qu'ils les ont déclarés à leur arrivée :—*

Boulangers, 3; barbiers, 2; forgerons, 9; briquetier, 1; brossier, 1; bouchers, 5; meublier-ébéniste, 1; charpentiers, 10; chaisier, 1; commis, 2; cuisiniers, 2; tonneliers,

3; corroyeur, 1; pharmacien, 1; mécanicien, 1; jardinier, 1; armuriers, 2; chapelier, 1; journaliers, 166; machiniste, 1; maçon, 1; marchand, 1; peintres, 3; plâtriers, 2; imprimeurs, 3; sellier, 1; matelots, 6; voilier, 1; scieur de long, 1; couturières, 30; charpentiers de navire, 2; cordonniers, 16; argenteur, 1; tailleurs de pierre, 4; tailleurs, 5; tanneur, 1; ferblantier, 1; marchand de tabac, 1; tourneurs, 2; carrossier, 1.—Total, 299.

*Races des détenus reçus au pénitencier provincial en 1863.*

Blancs, 272; nègres, 23; sauvages indigènes, 4.—Total, 299.

*Durée des peines prononcées contre les détenus reçus au pénitencier provincial durant l'année 1863.*

Un an et neuf mois, 1; deux ans, 112; deux ans et quatre mois, 1; deux ans et six mois, 6; trois ans, 94; quatre ans, 21; quatre ans et dix mois, 2; cinq ans, 30; six ans, 2; sept ans, 14; huit ans, 1; huit ans et six mois, 1; neuf ans, 2; dix ans, 3; douze ans, 1; treize ans, 1; quatorze ans, 1; à vie, 6.—Total, 299.

*Âges des détenus reçus au pénitencier provincial pendant l'année 1863.*

Treize ans, 1; quatorze, 1; quinze, 3; seize, 8; dix-sept, 4; dix-huit, 11; dix-neuf, 21; vingt, 22; vingt-un, 23; vingt-deux, 22; vingt-trois, 9; vingt-quatre, 18; vingt-cinq, 11; vingt-six, 13; vingt-sept, 15; vingt-huit, 11; vingt-neuf, 6; trente, 6; trente-un, 2; trente-deux, 4; trente-trois, 6; trente-quatre, 5; trente-cinq, 3; trente-six, 10; trente-sept, 5; trente-huit, 2; quarante, 7; quarante-un, 2; quarante-deux, 3; quarante-trois, 3; quarante-quatre, 5; quarante-cinq, 5; quarante-six, 1; quarante-sept, 1; quarante-huit, 3; quarante-neuf, 2; cinquante, 4; cinquante-un, 2; cinquante-trois, 1; cinquante-quatre, 1; cinquante-cinq, 1; cinquante-six, 3; cinquante-huit, 1; soixante, 2; soixante-deux, 1; soixante-trois, 2; soixante-quatre, 3; soixante-six, 2; soixante-sept, 1; quatre-vingt-sept, 1.—Total, 299.

*Etat civil des prisonniers envoyés au pénitencier provincial en 1863.*

Mariés, 102; non-mariés, 181; veufs, 13; veuves, 3.—Total, 299.

*Observations générales sur la discipline nécessaire dans le pénitencier provincial du Canada et circonstances à l'appui, durant la période comprise dans ce rapport..*

L'augmentation du nombre des détenus pendant l'année 1863, mérite sérieuse considération, surtout de la part des officiers du pénitencier; l'arrivée de nouveaux prisonniers exerce une certaine influence sur la discipline, elle excite la curiosité des détenus qui veulent savoir, à tout prix et dans tous les détails, l'histoire des nouveaux arrivés; on ne saurait donc prendre trop de précautions pour empêcher tout rapport entre les uns et les autres.

J'ai des idées tout-à-fait arrêtées sur la discipline nécessaire dans le pénitencier, et je ne crains pas de vous affirmer que si les règles et règlements ne sont pas strictement observés, l'administration intérieure de l'institution devra en souffrir, et que les détenus remarqueront bientôt un relâchement de la vigilance dont ils ne manqueront pas de profiter.

On peut citer les exemples suivants de l'audace des détenus au pénitencier :—

Le neuf de février dernier, une tentative de meurtre et d'évasion fut faite, dans l'infirmerie, par quelques forcenés qui étaient alors sous traitement. Ils saisirent et renversèrent le gardien en lui serrant la gorge pour l'empêcher de donner l'alarme. Heureusement ils ne purent réussir à gagner la cour, car alors certainement ils auraient accompli quelque meurtre; je suis porté à croire que cette tentative était le premier symptôme d'une vaste conspiration.

Dans une autre circonstance, un individu poignarda un gardien dans l'atelier de cor-donnerie, et cela par vengeance et de propos délibéré. Heureusement il ne le tua pas,

mais il le blessa dangereusement. Cette tentative diabolique eût lieu le 28 juillet dernier. Le coupable fut traduit devant une cour du banc de la Reine, tenue dans la cité de Kingston, pour les comtés-unis de Frontenac, Lennox et Addington; il fut jugé coupable et condamné à deux ans de prison en outre de la première sentence.

On pourrait encore citer d'autres actes qui démontreraient combien la discipline doit être stricte. En présence d'attentats commis aussi délibérément on en vient à la conclusion que beaucoup de vauriens sont trop bien traités dans le pénitencier provincial du Canada.

On trouvera ci-dessous un tableau des punitions infligées aux détenus durant l'année 1863; ce tableau diffère des précédents surtout pour les châtimens corporels qui ont été en plus grand nombre.

Il y a également eu augmentation dans le nombre des prisonniers mis au cachot, mais ceci peut être attribué à l'augmentation du nombre des détenus et aux actes désespérés dans lesquels plusieurs se sont trouvés compromis.

Il ne faut pas oublier que les punitions pour infraction à la discipline consistent en trois, quatre et cinq repas au pain et à l'eau avec le cachot, ou bien en deux ou trois repas au pain et à l'eau ou la privation de lit pendant une nuit.

Dans certains cas je suis aussi obligé de condamner les détenus à la chaîne, mais le plus souvent cette punition est infligée à des sujets vicieux, dangereux, et capables de plusieurs actes de violence dont il est urgent de prévenir la répétition.

Les règles et réglemens peuvent être facilement observés par tous les prisonniers envoyés à cette institution, pourvu qu'ils y mettent un peu de bonne volonté. Ceux qui sont vicieux et enclins au mal souffrent bien plus de la contrainte qui leur est imposée que d'autres qui se déterminent à obéir et à observer les règles établies et dont la sévérité n'est pas excessive.

En terminant mes observations sur la discipline actuelle du pénitencier, je ne puis m'empêcher d'exprimer ma ferme conviction que tout relâchement compromettrait infailliblement la paix et la régularité qui sont toujours nécessaires dans une semblable institution. Je puis de plus constater que la discipline actuellement établie n'a jamais été maintenue à l'encontre des règles d'une sage philanthropie.



TABLEAU des punitions infligées aux détenus du pénitencier provincial, durant l'année 1863.

MOIS.	Nombre de repas au pain et à l'eau.												No. de détenus privés de lit.	No. de détenus au cachot.	Nombre de vantaux punis par la housine.	No. de coups infligés.	No. de détenus punis par le martinet.	No. de coups infligés.	No. de détenus mis à la chaîne.	OBSERVATIONS.
	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.								
Janvier .....	5	45	44	26	19	1	1	1	5	1	17	32	.....	6	156	1	Neuf détenus continuant de porter la chaîne à la fin de l'année.			
Février .....	1	4	34	26	25	13	2	2	.....	.....	8	21	.....	3	72	2				
Mars .....	16	39	46	32	18	1	1	1	1	1	13	24	.....	1	24	1				
Avril .....	3	4	62	49	38	14	2	2	.....	.....	13	35	.....	3	126	2				
Mai .....	8	50	34	26	17	.....	.....	.....	.....	.....	6	54	.....	4	120	1				
Jun .....	2	11	69	53	21	19	1	1	.....	.....	10	31	.....	5	84	2				
Juillet .....	1	8	57	55	48	17	.....	.....	.....	.....	4	33	.....	5	83	2				
Août .....	12	46	57	9	5	1	1	.....	.....	.....	.....	14	.....	2	21	.....				
Septembre .....	3	10	61	32	11	2	.....	.....	3	.....	2	26	.....	3	55	.....				
Octobre .....	2	11	55	53	58	15	1	1	.....	.....	19	46	.....	2	163	1				
Novembre .....	10	36	42	31	26	3	3	.....	.....	.....	20	38	.....	4	90	.....				
Décembre .....	3	51	28	30	14	.....	.....	.....	.....	.....	4	24	.....	3	79	.....				
Total .....	12	102	607	499	335	179	15	.....	9	.....	116	378	3	46	41	1018	12			

## RAPPORT SUR LA PRISON DES FEMMES.

Cette division du pénitencier provincial devrait être tout-à-fait séparée de l'enceinte de la prison des hommes. Les dispositions actuelles ne sont nullement convenables, car elles permettent aux femmes de causer avec les hommes et de communiquer avec eux par signes ou même par lettres.

Voici une description de cet établissement temporaire : il se compose d'appartements situés au côté nord-est de l'aile nord de la prison.

Les dortoirs sont établis dans l'ancien réfectoire des hommes ; ils comprennent deux rangs de cellules, séparées par des corridors.

Au côté est du rang est des cellules est le réfectoire, de plein pied avec les cellules ; les corridors sont dallés et très humides ; cela provient de la nature de la pierre calcaire et aussi de ce que tout cet emplacement est trop bas. La cour est entourée d'un mur de pierre très solide ; il s'y trouve un lavoir, des cuisines et autres dépendances ; elle est dallée partout et l'été dernier, la gardienne y a fait des réparations notables.

Un petit passage conduit de la cour au réfectoire, aux dortoirs et à la cuisine à l'extrémité nord de l'aile, au rez-de-chaussée. Un escalier étroit conduit de ce passage au premier étage où est la salle qui sert d'infirmierie vis-à-vis laquelle se trouve une chambre à coucher,—ces deux pièces sont séparées par l'escalier qui conduit au second étage,—par une entrée étroite on arrive à l'escalier qui conduit à la cour, aux dortoirs, etc.

Au premier étage une porte conduit de la salle de l'aile nord à la prison des femmes, et l'escalier qui mène au second étage fait face au corridor partant de la grande salle.

Au second étage se trouve l'escalier, la chambre de la gardienne et deux autres petites chambres séparées seulement par un étroit passage.

A mon avis, on ne pouvait emprisonner les femmes dans un endroit plus favorable aux conversations, cachettes, etc. ; de plus, les détenues peuvent tout se permettre hors de la vue de la gardienne, occupée de ses fonctions, et à surveiller celles des détenues qu'elle emploie sous ses yeux.

Une foule de cachettes existent dans le soubassement, et dans les détours qui y conduisent ; là les détenues peuvent causer à leur aise et nul doute qu'elles n'y manquent pas.

Je ne comprends pas comment on ose contrarier la respectable dame qui est à la tête de cette division ; par ses talents, son éducation et sa régularité, cette femme est bien au-dessus de sa position ; on ne peut lui reprocher aucune négligence, elle est aussi charitable qu'exemplaire ; mais une sainte ne réussirait pas à contenter toutes les détenues.

Je dois aussi attirer votre attention sur l'énorme quantité de bois qu'exige le chauffage de cette partie de l'institution. La somme dépensée pour trois ou quatre années de chauffage suffirait amplement à construire un édifice séparé qui est devenu aujourd'hui indispensable.

J'ai pris la liberté de faire dresser un plan de la prison des femmes que je joins à ce rapport ; je erois avoir bien fait parce que l'état du pénitencier a dernièrement préoccupé la presse du pays, et qu'il est bon, selon moi, de profiter de ce mouvement.

J'ai également pris sur moi de faire une sorte d'enquête parmi les détenues pour m'assurer s'il existait dans l'institution quelque grave inconvénient, et si elles avaient des plaintes sérieuses à faire. Je n'ai trouvé que deux femmes qui semblaient croire qu'on se plaisait à les maltraiter ; deux malades n'ont pas été interrogées. Malgré l'heureux résultat de cette sorte d'enquête, je ne cesserai de redoubler d'attention et de vigilance.

Vous trouverez ci-joint un tableau des punitions qui ont été infligées aux détenues, pendant l'année, pour mauvaise conduite. On ne saurait trop tenir un stricte maintien de la discipline dans une prison où il est matériellement impossible de séparer les détenues.

TABLEAU indiquant les infractions à la discipline et les punitions infligées dans la prison des femmes, durant l'année 1863.

MOIS.	OBSERVATIONS.																		
	Réprimandées.	Punies d'un repas au pain et à l'eau.	Punies de deux repas au pain et à l'eau.	Punies de trois repas au pain et à l'eau.	Punies de quatre repas au pain et à l'eau.	Punies de cinq repas au pain et à l'eau.	Punies de six repas au pain et à l'eau.	Privées de lit pendant une nuit.	Privées de lit pendant deux nuits.	Privées de lit pendant trois nuits.	Enfermées dans une cellule pendant un jour.	Enfermées dans une cellule pendant deux jours.	Enfermées dans une cellule pendant trois jours.	Enfermées dans une cellule pendant quatre jours.	Non punies pour cause de maladie ou autre.	No. rapportées par mois.	No. de femmes rapportées.	No. non rapportées.	No. total de femmes par mois.
Janvier .....	50	36	1	1	.....	.....	.....	10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	20	118	43	18	61
Février .....	74	48	15	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	20	169	46	12	58
Mars .....	79	47	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	25	159	55	9	64
Avril .....	47	19	5	7	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	32	105	44	21	65
Mai .....	38	5	1	1	.....	.....	.....	.....	.....	1	1	1	.....	.....	49	81	32	31	63
Jun .....	84	10	3	1	.....	.....	.....	.....	1	1	2	1	.....	.....	48	151	50	19	69
Juillet .....	85	33	4	.....	2	1	.....	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	52	179	43	24	67
Août .....	119	30	0	2	.....	.....	1	.....	.....	.....	1	4	.....	.....	34	197	49	18	67
Septembre .....	29	8	4	1	.....	.....	1	.....	.....	1	1	2	.....	.....	20	67	28	40	68
Octobre .....	32	17	6	4	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	19	80	32	39	71
Novembre .....	59	16	2	.....	.....	.....	3	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	43	113	37	28	65
Décembre .....	56	30	8	1	.....	.....	1	4	4	1	.....	.....	.....	.....	46	152	40	26	66
Total pour l'année .....	752	299	55	19	4	2	2	20	5	2	6	10	3	1	408	1561	499	285	784

*Etat général des crimes des détenus restant au pénitencier provincial du Canada, le 31 décembre 1863.*

Complice d'une félonie, 1; assaut grave, 1; assaut grave et commun, 1; aider et conseiller de faire un mal corporel grave, 1; incendie, 28; incendie et effraction, 1; incendie et bris de prison, 1; incendie et larcin, 1; assaut, 2; assaut avec intention de viol, 7; assaut avec intention de faire un mal corporel grave, 7; assaut avec intention de voler avec violence, 2; assaut avec intention de rapt, 2; assaut avec intention de connaître charnellement et abuser une jeune fille de moins de 10 ans, 1; assaut avec intention de tuer, 2; assaut avec intention de vol, 1; assaut et vol, 1; assaut avec intention de sodomie, 1; tentative d'avortement, 1; bestialité, 1; bigamie, 2; entrée forcée et vol dans une boutique, 2; entrée forcée dans une boutique et vol, 1; entrée forcée et larcin dans une boutique, 2; entrée forcée dans un magasin, 1; effractions, 21; effractions et larcins, 13; effraction et larcin dans une boutique, 1; effraction et vol de cheval, 1; effraction et assaut, 1; effraction et tentative de meurtre, 1; vol de bestiaux, 6; blesser des bestiaux, 2; larcin composé, 1; détournement de fonds, 2; faux prétextes, 1; coupures et blessures félonieuses avec intention de faire un mal corporel grave, 2; incendie félonieux d'une meule de foin, 1; recel félonieux d'effets volés, 4; recel félonieux d'argent volé, 2; recel félonieux d'effets volés, 1; effraction félonieuse et vol dans une maison, 5; effraction félonieuse et vol dans un comptoir, 1; coupures et blessures félonieuses, 3; coups de poignard félonieux, 2; blessures félonieuses, 1; félonie, 35; félonie et meurtre, 1; félonie et effraction, 1; faux, 24; vol de grand chemin, 4; vol de chevaux, 39; vol de chevaux et bestiaux, 1; vol de chevaux et larcin, 4; vol d'un cheval sellé et bridé, 1; effraction dans une maison, 1; effraction et larcin dans une maison, 2; assaut indécent sur une fille de moins de 10 ans, 1; faire un mal corporel grave, 1; tentative de rapt, 1; larcins, 290; larcin dans un domicile, 1; larcin et félonie, 4; larcin chez son maître, 1; larcin dans une boutique, 2; larcin dans un entrepôt, 1; larcin après conviction de félonie, 2; larcin sur la personne, 4; larcin et recel, 4; larcin et coups de poignard, 1; vol de la malle, 1; blessures malicieuses, etc., 2; homicide, 27; offense militaire, 1; délit, 2; délit (parjure), 1; meurtre, 47; obtention d'une lettre au bureau de poste sous faux prétextes, 1; obtention de marchandises fausement, 3; obtention d'argent fausement, 4; offrir et circuler un faux billet promissoire, sachant qu'il était forgé, 1; vol de bœuf, vache et cheval, 1; faire passer de faux argent, 1; empoisonnement, 1; posséder et offrir des billets forgés, 1; bris de prison, 3; rapt, 13; recel de marchandises, les sachant volées, 1; recel d'effets volés et larcin, 1; recel de marchandises volées, 4; recel d'argent volé, 1; commencé à démolir une maison, 4; vol, 35; vol avec violence, 4; vol sur la personne, 1; vol avec coups de poignard, 1; sacrilège, 1; sacrilège et bris de maison, 1; vol de mouton, 8; vol de mouton et effraction, 1; vol de mouton et bris de maison, 1; coup de feu avec intention, 1; coup de feu avec intention de tuer, 1; coup de feu avec intention de faire un mal corporel grave, 2; bris de boutique, 2; bris de boutique et larcin, 3; sodomie, 4; coups de poignard, 3; coups de poignard avec intention de faire un mal corporel grave, 1; coups de poignard avec intention de meurtre, 1; coups de poignard avec effraction, 1; vol sur la personne, 18; vol de deux billets promissoires, 1; vol d'effets, 2; vol d'argent, 6; vol dans un domicile, 1; vol dans un entrepôt et boutique, 2; vol dans une église, 1; vol et bris de maison, 1; complice avant le fait de blessure avec intention de meurtre, 1; possession illégale de poisons pour contrefaire les chelins anglais, 1; blessures contrairement à la loi, 2; tentative de voler de l'argent, 1; coup de poignard contrairement à la loi, 1; coup de poignard et blessures contrairement à la loi, 1; crime contre nature, 1; offrir de l'argent contrefait, 4; offrir des billets contrefaits, 1; offrir de faux argent, 1; offrir des billets forgés, 4; offrir un billet promissoire avec endossement forgé, 1; blessures avec intention de faire un mal corporel grave, 1; envoi de lettres menaçantes, 1.— Total, 823.

*Etat des districts du Bas-Canada, anciens districts, districts actuels, comtés-unis et comtés du Haut-Canada, d'où viennent les détenus qui se trouvaient au pénitencier provincial au 31 décembre 1863 :—*

DISTRICTS DANS LE BAS-CANADA.

Beauce, 2; Beauharnois, 1; Bedford, 8; Bonaventure, 1; Iberville, 4; Joliette, 1;

Kamouraska, 2 ; Montréal, 174 ; Outaouais, 2 ; Québec, 48 ; Rimouski, 2 ; St. François, 11 ; St. Hyacinthe, 1 ; Terrebonne, 2 ; Trois-Rivières, 8.

ANCIENS DISTRICTS DANS LE HAUT-CANADA.

Gore, 2 ; Home, 3.

DISTRICTS ACTUELS DU HAUT-CANADA.

Algoma, 1.

COMTÉS-UNIS DU HAUT-CANADA.

Frontenac, Lennox et Addington, et cité de Kingston, 28 ; Huron et Bruce, 12 ; Leeds et Grenville, 13 ; Lanark et Renfrew, 17 ; Northumberland et Durham, 36 ; Peterboro et Victoria, 18 ; Prescott et Russell, 2 ; Stormont, Dundas et Glengarry, 11 ; York et Peel et cité de Toronto, 78.

COMTÉS DANS LE HAUT-CANADA.

Brant, 28 ; Carlton et ville d'Outaouais, 13 ; Elgin, 10 ; Essex, 16 ; Grey, 4 ; Haldimand, 4 ; Halton, 8 ; Hastings, 10 ; Kent, 15 ; Lambton, 10 ; Lincoln, 15 ; Middlesex et cité de London, 44 ; Norfolk, 12 ; Ontario, 11 ; Oxford, 19 ; Réforme de Pénitancouchine, 1 ; Perth, 6 ; Peterboro, 3 ; Prince-Edouard, 6 ; Simcoe, 16 ; Waterloo, 7 ; Welland, 7 ; Wellington, 13 ; Wentworth et cité de Hamilton.—Total, 823.

*Âges des détenus qui se trouvaient au pénitencier provincial au 31 décembre 1863.*

Treize ans, 1 ; quinze, 1 ; seize, 9 ; dix-sept, 7 ; dix-huit, 20 ; dix-neuf, 39 ; vingt, 46 ; vingt-un, 48 ; vingt-deux, 44 ; vingt-trois, 38 ; vingt-quatre, 42 ; vingt-cinq, 44 ; vingt-six, 44 ; vingt-sept, 35 ; vingt-huit, 29 ; vingt-neuf, 29 ; trente, 15 ; trente-un, 21 ; trente-deux, 12 ; trente-trois, 19 ; trente-quatre, 20 ; trente-cinq, 13 ; trente-six, 24 ; trente-sept, 16 ; trente-huit, 14 ; trente-neuf, 9 ; quarante, 14 ; quarante-un, 13 ; quarante-deux, 11 ; quarante-trois, 8 ; quarante-quatre, 12 ; quarante-cinq, 18 ; quarante-six, 7 ; quarante-sept, 9 ; quarante-huit, 9 ; quarante-neuf, 11 ; cinquante, 7 ; cinquante-un, 7 ; cinquante-deux, 4 ; cinquante-trois, 6 ; cinquante-quatre, 4 ; cinquante-cinq, 2 ; cinquante-six, 6 ; cinquante-sept, 4 ; cinquante-huit, 2 ; cinquante-neuf, 2 ; soixante, 5 ; soixante-un, 4 ; soixante-deux, 3 ; soixante-trois, 4 ; soixante-quatre, 4 ; soixante-six, 4 ; soixante-sept, 1 ; soixante-treize, 1 ; soixante-quinze, 1 ; quatre-vingt-sept, 1.—Total, 823.

*Etat civil des détenus restant au pénitencier provincial le 31 décembre 1863.*

Mariés, 288 ; non-mariés, 495 ; veufs, 35 ; veuves, 5.—Total, 823.

*Métiers et professions des détenus qui se trouvaient au pénitencier provincial au 31 déc., 1863.*

Apothicaire, 1 ; boulangers, 5 ; barbiers, 3 ; forgerons, 25 ; chaudronniers, 1 ; briquetiers, 4 ; bouchers, 11 ; chaisiers, 1 ; fournisseur de navires, 1 ; indienneur, 1 ; sculpteurs, 2 ; tonneliers, 7 ; meubliers, 10 ; charpentiers, 40 ; commis, 12 ; cuisiniers, 4 ; photographe, 1 ; docteur-médecin, 1 ; pharmacien, 1 ; éditeur, 1 ; ingénieur, 1 ; fondeur, 1 ; arquebusiers, 3 ; jardiniers, 2 ; chapelier, 1 ; menuisiers, 3 ; serrurier, 1 ; journaliers, 452 ; brasseur, 1 ; constructeur de moulin, 1 ; meunier, 1 ; mouleurs, 3 ; maçons, 9 ; machinistes, 4 ; marchand, 1 ; peintres, 8 ; plâtriers, 3 ; typographes, 6 ; scieur, 1 ; sellier, 2 ; commis détaillant, 1 ; matelots, 6 ; voilier, 1 ; charpentiers de navire, 4 ; cordonniers, 56 ; argenteur, 1 ; tailleurs de pierre, 17 ; couturiers, 64 ; tailleurs, 12 ; instituteur, 1 ; ferblantiers, 2 ; tourneurs, 3 ; tapissiers, 2 ; carrossiers, 2 ; horlogers, 2 ; tisserand, 1 ; charron, 1 ; forgeron de bouilloires, 1 ; corroyeurs, 2 ; seranceur, 1 ; marchand ambulant, 1 ; tanneurs, 3 ; marchands de tabac, 2.—Total, 823.

*Lieux de naissance des détenus qui se trouvaient au pénitencier provincial le 31 déc. 1863.*

Calcutta, 1; Angleterre, 99; France, 5; Allemagne, 20; Halifax, 1; Hollande, 1; Indes, 4; Irlande, 194; Ile du Prince-Edouard, 1; Nouveau-Brunswick, 4; nés sur mer, 4; province du Canada, 342; Prusse, 2; Ecosse, 38; Ile St. Jean, 2; Suisse, 1; Etats-Unis, 104.—Total, 823.

*Dénominations religieuses des détenus qui se trouvaient au pénitencier provincial au 31 décembre 1863.*

Baptistes, 25; chrétien biblique, 1; anglicans, 288; luthériens, 3; méthodistes, 86; sans religion, 6; presbytériens, 65; quaker, 1; catholiques romains, 348.—Total, 823.

*Périodes de condamnations des détenus qui se trouvaient au pénitencier provincial au 31 décembre 1863.*

Deux ans, 188; deux ans et trois mois, 1; deux ans et quatre mois, 1; deux ans et six mois, 8; trois ans, 211; quatre ans, 71; quatre ans et six mois, 1; quatre ans et dix mois, 2; cinq ans, 123; six ans, 15; sept ans, 66; huit ans, 9; huit ans et six mois, 1; neuf ans, 5; dix ans, 20; douze ans, 2; treize ans, 2; quatorze ans, 25; quinze ans, 2; vingt ans, 3; vingt-huit ans, 1; à vie, 66.—Total, 823.

*Races des détenus qui se trouvaient au pénitencier provincial au 31 décembre 1863.*

Blancs, 751; nègres, 51; mulâtres, 11; sauvages indigènes, 10.—Total, 823.

*Etat des premiers emprisonnements et des récidives au 31 décembre 1863.*

Premier emprisonnement.—Hommes, 654; femmes, 61.

Second emprisonnement.—Hommes, 90; femmes, 3.

Troisième emprisonnement.—Hommes, 9.

Quatrième emprisonnement.—Hommes, 5.

Cinquième emprisonnement.—Homme, 1.

*Moyenne du nombre des détenus au pénitencier provincial en 1863.*

Hommes .....	724½
Femmes .....	62

*Etat du nombre des détenus reçus au pénitencier durant les années 1862 et 1863.*

Hommes reçus en 1862.....	221
“ “ de Pénitancouchine .....	1
Femmes reçues .....	16
Total.....	238
Hommes reçus en 1862 .....	265
Femmes reçues en 1862 .....	30
Hommes reçus de Pénitancouchine .....	4

Total .....

Faisant une augmentation de 47 hommes et 14 femmes sur le nombre reçu en 1862.

## TRAVAUX DES DÉTENUS EN 1863.

	JOURS.
Cordonniers (travail affermé).....	75,750
Meubliers .....	13,660
Charpentiers, maçons, briquetiers, peintres, tonneliers et forgerons.	15,668
Tailleurs .....	8,379
Garçons d'hôpital.....	2,920
Cuisiniers, garçons de service dans la cuisine, le réfectoire et les dortoirs .....	13,491
Journaliers, casseurs de pierre, éplucheurs d'étope et conducteurs d'attelages.....	44,148

## ROCKWOOD.

Peintres.....	550
Charpentiers.....	2,700
Plâtriers.....	1,400
Maçons.....	3,675
Journaliers.....	9,724

## DÉPARTEMENT DES FEMMES.

Tricot.....	8,939
Reliure à l'entreprise.....	2,451
Ménage.....	3,051
Blanchissage et repassage.....	2,074
Cuisine.....	618
Soins des malades.....	309
Malades à l'infirmerie.....	2,063
En punitions.....	39

Total ..... 211,609

## TRAVAUX ORDINAIRES DES DÉTENUS.

En faisant le rapport du nombre de jours de travail des détenus, je crois qu'il est de mon devoir de vous faire remarquer que la plupart des éplucheurs d'étope sont inutiles sous le rapport du travail, et qu'ils sont à charge à l'institution. Plusieurs en effet sont vieux et d'autres sont brisés par les maladies, et je crois qu'on ne les ramasserait pas du pavé, tant il sont incapables de rien faire. Il y en a d'autres qui ont été à l'infirmerie et qui ont ensuite été envoyés à l'atelier des éplucheurs d'étope comme convalescents, en sorte qu'ils sont réunis en grand nombre dans un même endroit. Il y a aussi dans cet atelier un certain nombre de détenus capables de travailler, auxquels je pourrais pouvoir procurer de l'emploi, de quelque manière que ce soit, pourvu que ce ne soit pas sans avantage; et j'espère y réussir bientôt.

Je me suis vu souvent dans la nécessité d'attirer l'attention sur le nombre d'individus inutiles que les différents districts, les comtés-unis et autres de la province envoient dans cette institution. Quelques-uns de ces individus sont extrêmement incommodes, beaucoup plus que ne le sont les détenus bien portants; et leur place serait plutôt dans un asile que dans le pénitencier.

*Etat de la distribution du travail des détenus (hommes) au 31 décembre 1863.*

Atelier des cordonniers, 235; atelier des éplucheurs d'étope et des casseurs de pierre, 213; à l'infirmerie, y compris les garçons de service, 54; cuisine, réfectoire et dortoirs, 52; atelier des meubliers, 50; atelier des tailleurs, 26; tailleurs de pierre, 63; atelier de Rockwood, 37; atelier des charpentiers, 16; carriers de l'extérieur, 13.— Total, 759.

## DÉPENSES PENDANT L'ANNÉE 1863.

Le gouvernement n'a pas été obligé de fournir autant en 1863 que les années précédentes, pour subvenir aux dépenses de l'institution. La presse publique a fait connaître au pays les affaires de cette institution, et l'on peut espérer que, grâce à ces renseignements et à nos avis, les personnes entreprenantes sauront à l'avenir affermer le travail des détenus, et permettre ainsi à l'établissement de devenir de plus en plus capable de se soutenir par lui-même. Ce but désirable peut être atteint; il ne faut que de l'esprit d'entreprises. On peut établir ici de bons ateliers aussi bien qu'on peut avoir des ouvriers vigoureux.

Je regrette que le prix des étoffes indispensables pour vêtir les détenus se soit élevé au point de faire une différence de \$498 50 en plus, sur le prix des mêmes effets en 1862.

Il y a eu aussi diminution dans les recettes pour le travail des détenus; cependant, j'espère qu'il s'opérera bientôt un changement pour le mieux.

Les déboursés pour le fourrage ont été bien plus considérables que d'habitude, vu l'élevation du prix du foin, de la paille et du grain. Néanmoins, comme la culture de la ferme progresse, il y aura amélioration aussi de ce côté là. Persévérance, donc, dans les travaux de la ferme.

Le pénitencier soutient toujours les aliénés enfermés dans les départements, comme je l'ai dit plus haut; c'est un système que je voudrais voir abandonner. Le médecin-surintendant est un homme d'une grande expérience, versé dans les connaissances générales des affaires et des soins que réclame l'état des infortunés qui lui sont confiés; si donc il plaisait au gouvernement de me décharger de la comptabilité qui se rattache à l'asile, je suis convaincu que le Dr. Litchfield s'acquitterait admirablement de tous les devoirs qui pourraient lui incomber, tant sous le rapport financier qu'autrement.

Les autorités du pénitencier devront avoir la direction des travaux de construction de l'asile de Rockwood, tant que ce seront les détenus qui y travailleront.

On devrait fabriquer ici tous les articles nécessaires à l'usage des aliénés, autant que cela serait possible, et le surintendant de l'asile les paierait ensuite. J'ai pris la liberté de soumettre cet avis à la considération du bureau des inspecteurs de prison.

Il est à regretter que les fièvres typhoïdes aient de nouveau visité l'institution; plusieurs détenus en ont été victimes; d'autres en ont été atteints mais n'ont pas succombé: ma famille même a eu sa part de la visite du fléau.

Le chirurgien de l'institution, John R. Dickson, M. D., qui s'est, avec grand soin, procuré tous les médicaments nécessaires et a prescrit le régime alimentaire nécessaire, a toujours été très assidu auprès des malades de l'infirmerie, et leur a procuré toutes les douceurs qu'il était en son pouvoir de leur accorder.

S'il y a quelque défaut dans l'aqueduc, on devrait les faire disparaître sans perdre de temps, surtout pendant qu'on a des ouvriers à nos ordres. J'ai fait à cœur toute entreprise qui peut assurer la salubrité de la place.

En terminant, permettez-moi, messieurs, de vous assurer que je fais les vœux les plus sincères pour le progrès de l'institution dans toutes ses branches, et que la santé et le bien-être des détenus sont encore et ont toujours été l'objet de ma plus grande sollicitude pendant mes seize années de service, comme préfet du pénitencier provincial du Canada.

Avec respect,

D. Æ. MACDONELL,  
Préfet du P. P.

Pénitencier Provincial,  
10 février 1864.





# RAPPORT

## DE LA

# RÉFORME POUR LE HAUT-CANADA,

ANNÉE 1863.

*Au Bureau des Inspecteurs des Prisons de la Province du Canada :*

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser, pour qu'il soit soumis à Son Excellence le gouverneur-général, le rapport suivant de la prison de réforme du Haut-Canada, pour l'année dernière.

## JEUNES DÉTENU.S.

Au 31 décembre 1862.....	99
Admis depuis.....	38
	— 137
Libérés pendant l'année dernière.....	35
Envoyés au pénitencier provincial.....	4
Mort.....	1
	— 40
Détenus actuellement à la prison de réforme.....	97

*Religions.*—Eglise d'Angleterre, 40 ; catholiques, 30 ; méthodistes, 15 ; presbytériens, 7 ; luthériens, 3 ; anabaptistes, 2.—97.

*Âges.*—1 détenu de 8 ans ; 2 de 9 ; 3 de 10 ; 4 de 11 ; 4 de 12 ; 4 de 13 ; 10 de 14 ; 14 de 15 ; 16 de 16 ; 10 de 17 ; 15 de 18 ; 7 de 19 ; 4 de 20 ; 3 de 21.

*Nationalité.*—Angleterre, 13 ; Irlande, 7 ; Ecosse, 2 ; Canada, 62 ; Etats-Unis, 10 ; Allemagne, 3.

*Détenus dont les parents sont morts.*—18 détenus ont perdu leur père ; 11 leur mère ; 18 leur père et mère.—47.

*Détenus ayant des parents ivrognes.*—36 détenus avaient des pères ivrognes ; 3 détenus des mères intempérantes ; 6 détenus des pères et mères ivrognes.

*Santé.*—La rougeole, dont je signalais la présence aux environs de la prison, dans mon rapport de l'année dernière, a attaqué quelques uns de nos détenus.

26 janvier.....	1	gargon	attaqué	de la	rougeole.
30 do.....	2	do	do	do	
2 février.....	4	do	do	do	
4 do.....	14	do	do	do	
7 do.....	3	do	do	do	

—  
24

Je suis heureux de pouvoir dire que tous ceux qui en ont été atteints, ont guéri, et jouissent maintenant d'une bonne santé, le Dr. Gilmour les ayant soignés avec beaucoup de zèle et d'attention pendant tout le temps que l'épidémie a sévi.

J'ai à enregistrer la mort d'un jeune garçon qui était déjà faible de santé lorsqu'il entra ici, il y a trois ans, et depuis lors il a souvent figuré sur la liste des malades. Sa maladie (la consommation) paraît être héréditaire, car son père et sa mère, son frère et sa sœur en ont aussi été les victimes.

*Régime alimentaire.*—Il n'y a eu aucun changement dans la quantité ou la qualité de la nourriture des prisonniers depuis mon dernier rapport. Elle est composée comme suit :

Déjeuner.— $\frac{1}{2}$  lb de viande, 1 lb de pain, café de pois sucré de mélasse.

Dîner.— $\frac{1}{2}$  lb de viande,  $\frac{1}{2}$  lb de pain, des pommes de terre, soupe aux légumes.

Souper.—Potage au gruau de blé-d'inde ou d'avoine sucré de mélasse en hiver, et une demie livre de pain et de lait en été.

La nourriture est abondante et de meilleure qualité. Le montant qu'elle coûte ne dépasse pas les limites de mon évaluation.

*Discipline.*—Je n'ai pas changé la discipline de la prison depuis mon dernier rapport, et j'ai encore la satisfaction de pouvoir dire que la conduite des détenus a été très satisfaisante. Je n'ai eu à sévir contre aucune insubordination, et les sentiments des jeunes détenus sont certainement ceux d'un attachement pour l'institution et le désir d'en observer les règlements.

*Tableau des punitions infligées.*

	Nombre sous punition.	Au pain et à l'eau.	Nombre punis de la verge.	Nombre de coups.
Janvier .....	9	102	8	96
Février .....	6	63	1	12
Mars .....	5	27	0	0
Avril .....	3	18	1	24
Mai .....	3	27	0	0
Juin .....	8	36	7	72
Juillet .....	4	30	0	0
Août.....	5	81	1	12
Septembre .....	5	19	1	12
Octobre .....	7	129	3	30
Novembre .....	11	96	5	72
Décembre.....	0	0	0	0
<b>Totaux .....</b>	<b>66</b>	<b>628</b>	<b>27</b>	<b>330</b>

*Etat des propriétés et des améliorations.*

Immeubles et améliorations .....	\$ 4,757 74
Bâtisse de la nouvelle prison .....	32,889 74
Ferme.....	2,311 45
Provisions générales .....	1,255 52
Provision de magasin et habillements .....	1,191 52
Cuisine, boulangerie et buanderie .....	70 80
Réfectoire.....	96 07
Dortoirs .....	326 75
Chapelle protestante et école.....	161 00
Chapelle catholique et école .....	90 79
Outils pour les tailleurs de pierre.....	157 05
Hangar à pierre.....	60 00
Papeterie et mobilier de bureau.....	190 00
Atelier de menuiserie, outils .....	526 57
do do ferrures.....	504 84
do cordonnerie.....	106 10
do tonneliers .....	397 59
do des tailleurs .....	48 52
do forgerons.....	539 27
Briqueterie.....	766 00

*Finances.*

Balance en mains.....	222 78
En caisse, mandats du gouvernement .....	28,592 00
do    comptes de magasin.....	859 15
	<u>\$29,673 93</u>
Pièces justificatives .....	29,586 19
Balance.....	87 74
	<u>\$29,673 93</u>

## ESTIMATION.

*Officiers.*

Préfet .....	\$ 1,600 00
Deux aumôniers, à \$800 chaque.....	1,600 00
Sous-préfet, secrétaire, etc .....	720 00
Chirurgien .....	400 00
Econome.....	400 00
Huit gardiens, à \$360.....	2,880 00
Fermier.....	260 00
Deux gardiens de nuit.....	360 00
	<u>\$8,220 00</u>

*Provisions, combustibles, etc.*

Rations pour 120 prisonniers.....	\$ 3,504 00
500 cordes de bois.....	500 00
Savon, huile et chandelle .....	180 00
Médecine.....	70 00
Chaux.....	60 00
	<u>\$1,314 00</u>

*Vêtements et literie.*

120 garçons, à \$15 .....	\$ 1,800 00
Frais de voyage pour vingt, à \$10 .....	200 00
Vêtements pour       do .....	180 00
	<u>\$ 2,180 00</u>

*Constructions, etc.*

Trois loges pour gardiens .....	\$ 1,200 00
Couvertures de bardeaux pour ces bâtisses .....	100 00
Bois de construction, outils, fer, etc.....	900 00
	<u>\$ 2,200 00</u>

*Ferme.*

Blé-d'Inde et avoine .....	\$ 620 00
Foin, paille, semences, etc .....	835 00
Harnais, corde, etc .....	110 00
Voiture .....	90 00
Machine à battre .....	150 00
	<u>\$ 1,805 00</u>

*Objets divers.*

Cordes, ficelles, etc., pour des filets.....	\$45 00
Papeterie, etc. ....	65 00
Fret, \$260; frais de port, \$50 .....	310 00
	<hr/>
	\$420 00
	<hr/>
Total.....	\$19,139 00

*Dépenses extraordinaires.*

Pour finir quarante cellules dans l'aile .....	\$ 1,500 00
	<hr/>
	\$20,639 00

M. Horsey, l'architecte du pénitencier, donnera une estimation de la somme qu'il faudra pour l'édifice principal.

## OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Je suis heureux de pouvoir dire encore une fois que la conduite générale des détenus placés sous mes soins a été très satisfaisante durant l'année dernière. Ils ont bien et assidument travaillé à leurs différentes occupations, quelques uns à la nouvelle bâtisse, d'autres à la briqueterie, un certain nombre sur la ferme, et le reste dans les ateliers.

Trente-cinq détenus ont été libérés durant l'année; j'ai eu des nouvelles de vingt-trois d'entre eux, et tous, je suis heureux et fier de le dire, gagnaient honorablement leur vie dans les localités où ils résidaient, et six dans les environs de la prison.

J'avais écrit l'année dernière au geôliers des prisons des comtés d'où venaient les détenus envoyés ici, pour savoir si quelques uns d'entre eux avaient enfreint la loi après leur sorti de l'institution. Cette année, j'envoyai au préfet du pénitencier provincial une liste de tous ceux qui avaient été libérés, pour savoir si quelqu'un d'entre eux avait été de nouveau condamné et envoyé au pénitencier, et je reçus la réponse suivante de ce monsieur :—

“ PÉNITENCIER PROVINCIAL,  
“ Kingston, 30 décembre 1863.

“ MONSIEUR,—J'accuse réception de votre note du 28 courant, et en réponse j'ai l'honneur de vous informer qu'il n'y a maintenant, dans le pénitencier, aucuns prisonniers répondant aux noms que vous m'avez transmis, à moins qu'ils ne se cachent sous des noms supposés.

“ J'ai l'honneur d'être, etc.,

“ D. Æ. MACDONELL,  
“ Préfet, P. P.

“ A Wm. Moore Kelly, écr.,  
“ Préfet, Prison de Réforme, C. O.”

Il serait impossible de suivre à la piste et de surveiller tous les détenus libérés, mais si quelques uns d'entre eux se sont remis dans le chemin du crime, il est raisonnable de supposer qu'ils ont été ou qu'ils seront envoyés au pénitencier provincial. D'après la réponse du préfet et d'après les moyens de renseignements privés à ma disposition, je puis conclure que l'éducation donnée dans cette institution a porté de bons fruits chez les détenus libérés, et je signale ce fait avec satisfaction et orgueil.

Dans le cours de cette année, un certain nombre d'enfants, variant en âge de neuf à douze ans, ont été condamnés à deux ans de prison de réforme. Il doit être évident que pendant un espace de temps aussi court, l'on ne peut espérer de les corriger d'une manière durable et satisfaisante de leurs mauvaises habitudes, et il est à craindre que dans certains cas, ces enfants, lors de leur sortie de prison, seront obligés de retourner chez des parents dépravés et ivrognes, et il est pénible d'en prévoir les conséquences. Il est inutile d'espérer que ces enfants ne reprendront pas leurs mauvaises habitudes, et qu'ils ne reviendront

pas à la prison de réforme, ou même ne seront pas envoyés au pénitencier pour des crimes plus graves ; et l'on taxera ensuite les Réformes d'inutilité ou de mal administration, tandis que la faute en sera à une législation inconsiderée.

Il me semble qu'il faudrait apporter quelques changements dans le système qui règle maintenant l'envoi des délinquants aux Réformes, avant que ces institutions puissent produire une amélioration durable dans les habitudes de ceux qui leur sont confiés, amélioration que la législature avait pour but d'obtenir en les établissant, et que le public demandera sans doute comme fruit de ces institutions.

Ayant, jusqu'à un certain point, développé ces changements dans mon rapport de l'année dernière, je ne ferai que les récapituler le plus brièvement possible, en remarquant que plus j'étudie le sujet, plus je le connais par la pratique, et plus je suis convaincu de la nécessité de règlements très-stricts sous les rapports suivants, pour que les Réformes deviennent ce qu'elles doivent être, c'est-à-dire, des asiles établis pour l'éducation et le traitement moral et physique des jeunes délinquants, afin d'en faire plus tard des membres utiles et honorables de la société. Je suis aussi de plus en plus convaincu que l'adoption de ces règlements contribuera puissamment à faire que l'institution se soutienne par elle-même ou à peu près.

*Premièrement.*—Qu'aucun condamné âgé de plus de seize ans ne soit envoyé à une prison de réforme.

*Deuxièmement.*—Qu'en aucun cas, la durée de l'incarcération ne devrait dépasser sept ans, ni être moindre de cinq ans.

*Troisièmement.*—Que le gouvernement puisse diminuer la durée de l'emprisonnement lorsque le détenu s'est toujours bien conduit, et sur preuve satisfaisante qu'il a appris un métier, ou qu'il connaît suffisamment l'agriculture pour pouvoir gagner sa vie.

*Quatrièmement.*—Que la durée de l'emprisonnement soit réglée de manière à ce que les élargissements aient toujours lieu au printemps.

*Cinquièmement.*—Qu'une bonne conduite et une stricte attention à toujours bien remplir ses devoirs donnent droit au détenu à une petite partie de ce qu'il aura gagné, en quittant la Réforme, comme capital pour lui permettre de vivre en attendant qu'il trouve de l'emploi, ce qui l'empêcherait de retomber dans ses mauvaises habitudes, s'il ne trouvait pas d'ouvrage immédiatement.

Le temps des jeunes gens les plus âgés a été occupé à l'édifice maintenant en voie de construction, et je dois dire que leur travail a été très satisfaisant, et a produit une économie, dans le compte des travaux de construction et de culture, de \$3,914.39, qui, si on la déduit des dépenses de la Réforme de \$13,915.37, réduit le coût réel de l'institution à \$10,000.98, et je fais ce calcul en portant au chiffre le plus bas la valeur du travail des détenus, que j'évalue comme suit :—

Nombre total de détenus employés à des travaux extérieurs, 7,837½ journées, dont		
A la nouvelle bâtisse, 3,119½ journées, @ 30 cents.....	\$	875 85
A la culture, 2,390½ @ 20 cents.....		478 10
Au quai, 1,007½ @ 25 cents.....		251 87
A la briquerie, 1,320 @ 20 cents.....		660 00
Valeur de l'ouvrage de forgeron pour la nouvelle bâtisse.....		£40 67
“ “ menuiserie “ “ .....		807 90

\$3,914 39

J'ai la satisfaction de pouvoir faire rapport que 20 cellules ont été terminées dans la nouvelle bâtisse et occupées par des détenus, ce qui m'a permis d'établir une division individuelle dans les dortoirs, nécessité morale de la plus grande importance. Au printemps, j'aurai quarante autres cellules de prêts, et alors chaque détenu aura la sienne pour la nuit.

Le premier étage du corps principal de l'édifice est construit, et j'ai fait soigneusement couvrir les murs afin de les protéger contre les pluies d'automne et les froids de l'hiver. J'espère que l'octroi du gouvernement nous parviendra à temps pour faire achever les murs et couvrir l'édifice avant l'automne prochain, afin que la Réforme soit terminée pour le printemps de 1865 ; l'on pourra alors mettre l'établissement dans un état parfait de régularité et d'économie, et j'entretiens le ferme espoir que si l'on nous accorde un plus

grand espace de terrain, comme je le demande, l'établissement sera bientôt en état de se subvenir à lui-même, ou au moins autant que les circonstances le permettront.

Une si grande partie du temps des détenus a été employée aux travaux de construction, que la terre a été quelque peu négligée; j'en ai cependant préparé quatre-vingts acres pour être mis en culture l'été prochain, et d'après l'expérience que j'en ai eue, bien que le sol soit difficile à travailler, je pense que ce genre de travail peut devenir profitable, et de plus c'est une occupation très avantageuse à la jeunesse.

Fortement convaincu de cette idée, je recommande respectueusement que

	Acres.	R.	P.
La redoute triangulaire, contenant.....	326	1	14
La redoute carrée.....	353	2	5
	679	3	19

(réserve de l'artillerie) de l'autre côté de la baie, soient ajoutées à la propriété de la Réforme, pour être mises en culture à mesure que le besoin s'en fera sentir. Il y a déjà des pâturages sur ces terrains qui me permettraient d'accroître le nombre de nos bestiaux, et dans peu de temps je pourrais faire préparer assez de terre pour cultiver du foin, de l'avoine, et en obtenir une quantité considérable de provisions, assez ou presque assez pour l'usage de l'institution, ce qui produirait une grande économie. Il peut aussi survenir des temps de rareté où il serait désirable que l'institution pût se fournir à elle-même ce dont elle a besoin pour ses habitants aussi bien que pour ses animaux.

Je puis, en terminant, observer que la conduite des détenus a été très-satisfaisante, ils ont travaillé avec un courage et une assiduité dignes de tout éloge. Je dois cependant dire qu'il y a eu trois tentatives d'évasion, faites à l'instigation d'un individu très-dépravé, qui avait 23 ans lors de sa condamnation, et qui depuis six ans faisait partie de la célèbre bande du bois de Toronto. Il fut envoyé au pénitencier comme incorrigible, et c'est là où il aurait dû être envoyé d'abord.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

WILLIAM MOORE KELLY,  
Préfet P. R. H. C.

## RAPPORT

SUR LA

# RÉFORME POUR LE BAS-CANADA,

ANNÉE 1863.

*A Messieurs les Inspecteurs des Asiles, Prisons, etc.,*

MESSIEURS,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport, comme préfet de cette institution, pour l'année 1863, lequel, avec les documents nécessaires qui l'accompagnent, vous donnera, je l'espère, une idée exacte des conditions de cette institution.

Je suis heureux de dire qu'une amélioration des plus importantes et indispensable à une institution de ce genre, je veux parler du mur de ronde, a été terminée dans le mois de novembre dernier, sauf le tirage des joints qui n'a pu être fait à cause de la saison avancée. Ce mur parcourt une circonférence d'environ six arpents et demi, et forme un enclos d'à peu près quatre arpents, dans lequel se trouve la partie de l'édifice qui renferme la réforme proprement dite, et les ateliers, ainsi que la buanderie, magasins, hangars, etc.

Maintenant, la circulation du public autour de la réforme et parmi les détenus est rendue, sinon impossible, du moins difficile, tandis qu'auparavant, nonobstant la vigilance et la surveillance les plus actives, l'intrusion de personnes du dehors et les communications des détenus avec l'intérieur, étaient la source d'inconvénients qui entravaient le fonctionnement de la discipline.

Ce mur, comme vous avez pu le voir à votre dernière visite, a une hauteur de 19 pieds français ; il est couvert de carreaux de pierre piquée, posés sur une planche, recouverte d'une tôle peinte qui le déborde, afin de le protéger contre les pluies.

Les matériaux qui ont servi à la construction d'un quart de cette maçonnerie ont été fournis par l'institution.

Le grand inconvénient qui résultait de la difficulté de procurer l'eau nécessaire à la réforme, inconvénient que j'ai signalé l'année dernière, est en grande partie disparu, par le fait que j'ai fait introduire l'eau dans deux endroits de l'édifice ; de sorte que depuis le mois d'août dernier, la quantité d'eau qu'il faut tirer de la rivière pour laver les hardes et les lits des détenus ne requiert que le travail d'une heure et demi chaque jour, au lieu de toute la journée, comme c'était le cas auparavant.

J'ai aussi fait conduire l'eau au puits, que j'ai fait creuser dans le roc, l'année dernière, dans l'écurie et l'étable pour le besoin des animaux. La plupart des travaux qu'a nécessités l'introduction de l'eau dans la réforme et dans les bâtiments de la ferme, ont été exécutés par les détenus.

J'ai fait ajouter un étage, en pierre, à la petite aile sud de l'édifice, dans lequel six cellules de correction ont été construites. Le service dans la construction de cet étage, ainsi que toute la partie en bois et les cellules ont été faits par les détenus, sous la direction du chef de l'atelier de menuiserie.

Un hangar pour le bois de service, ainsi que des latrines, quant à la partie en bois, ont été aussi construits par les détenus sous la direction du même officier.

Bien que plusieurs améliorations importantes, dont le besoin se faisait vivement sentir, aient été exécutées dans le courant de cette année, il en reste encore un grand nombre à





*Dénomination religieuse des détenus dans la réforme au 31 décembre 1862, et de ceux qui y ont été reçus durant l'année 1863.*

Catholiques romains.....	70
Episcopaliens.....	7
Presbytériens.....	2
Total.....	79

*Age des détenus dans la réforme durant l'année 1863.*

Onze ans, 3 ; douze ans, 3 ; treize ans, 5 ; quatorze ans, 8 ; quinze ans, 13 ; seize ans, 15 ; dix-sept ans, 16 ; dix-huit ans, 10 ; dix-neuf ans, 2 ; vingt-et-un ans, 3, vingt-trois ans, 1 —Total, 79.

*Lieux de naissance des détenus dans la réforme durant l'année 1863.*

Bas-Canada, 63 ; Haut-Canada, 3 ; Irlande, 3 ; Etats-Unis, 2 ; Angleterre, 3 ; Ecosse, 2 ; pays ignoré, 1 ; France, 2.—Total, 79.

*Lieux de naissance des parents des détenus dans la réforme durant l'année 1863.*

Bas-Canada, 43 pères ; Haut-Canada, 2 pères ; Irlande, 15 pères ; Ecosse, 3 pères ; Angleterre, 6 pères ; Etats-Unis, 3 pères ; France, 2 pères ; pays ignorés, 5 pères.—Total, 79.

Bas-Canada, 49 mères ; Haut-Canada, 3 mères ; Irlande, 16 mères ; Angleterre, 5 mères ; Ecosse, 2 mères ; France, 2 mères ; pays ignorés, 2 mères.—Total, 79.

*Nombre des détenus qui sont orphelins dans la réforme, au 31 décembre 1863.*

Ceux dont le père et la mère sont morts.....	3
Ceux dont le père est mort.....	25
Ceux dont la mère est morte.....	2
Total.....	30

*Occupation des détenus dans la réforme, au 31 décembre 1863.*

Atelier des menuisiers.....	6
Atelier des tailleurs.....	12
Atelier des cordonniers.....	19
Atelier des ferblantiers.....	5
Atelier des forgerons.....	1
Sur la ferme.....	3
Sciurs de bois.....	4
Au service du maître-d'hôtel.....	12
Dans le bureau.....	1
Total.....	63

RÈGLEMENT DE LA JOURNÉE.

Depuis le 1er avril au 1er octobre, les prisonniers se lèvent et s'habillent à 5 heures, font leur toilette, balayent leur cellule respective, secouent et plient les couvertures de leur lit ; à 5½ heures, ils sont conduits, par les gardes de nuit, aux latrines pour nettoyer leurs baquets de nuit, et à 6 heures, MM. les aumôniers font la prière avec les détenus dans leurs chapelles respectives, et l'école ou instruction religieuse jusqu'à 7 heures, alors a lieu le déjeuner des détenus, et aussitôt après ils prennent le travail dans les différents ateliers et ailleurs, jusqu'à 11½ heures, temps où l'appel se fait par la cloche pour le dîner ; le quart d'heure qui précède le dîner est employé par les détenus à se laver et peigner dans leur

atelier respectif sous la surveillance du chef de chaque atelier; ils ont récréation dans la cour jusqu'à une heure p. m., heure à laquelle le signal se donne par la cloche pour reprendre le travail jusqu'à 4½ heures p. m., alors la cloche leur annonce qu'ils doivent se préparer pour l'école, qui commence un quart d'heure après, et se fait jusqu'à 5 heures 50 minutes p. m. Alors la cloche tinte, et la prière du soir se fait par les aumôniers, ils soupent à 6 heures, et après souper ils ont récréation en plein air jusqu'au soleil couché, alors la petite cloche les appelle au dortoir, où ils continuent en récréation jusqu'à 8½ heures, où l'ordre est donné au moyen de la petite cloche, par les gardes de nuit, de se désHabiller et de plier leurs hardes, cela fait, ils sont enfermés dans leur cellule pour la nuit, où ils sont tenus d'observer le silence jusqu'au lever.

Trois lampes brûlent toute la nuit dans la galerie du dortoir. Un des gardes de nuit veille jusqu'à une heure a. m., alors, l'autre garde qui s'est reposé jusque là dans la galerie du dortoir, se lève et fait le quart jusqu'au lever.

Les gardes de nuit font la visite de toutes les cellules à toutes les demi-heures.

#### HIVER.

Le lever a lieu à sept heures a. m., depuis le 1er octobre jusqu'au 1er avril. Les détenus dînent à midi, ils ont la classe à 3¼ heures p. m., et soupent à 5 heures; le même règlement du reste est observé qu'en été, excepté que la récréation après souper a lieu dans la galerie du dortoir au lieu de l'exercice dans la cour.

#### RÉGIME ALIMENTAIRE.

Les détenus reçoivent une nourriture abondante et saine, qui est composée des aliments suivants :

Déjeuner.—¼ lb. de bœuf, ou 3 oz. de lard, froid; 1 lb. de pain; café de pois ou d'orge, avec du lait et sucré avec de la mélasse.

Dîner.—½ lb. de bœuf, ou 5 oz. de lard, bouilli, ½ lb. de pain; des pommes de terre, soupe aux légumes ou aux pois, à discrétion.

Souper.—Gruau de farine de blé-d'inde ou d'avoine, sucré avec de la mélasse en hiver, et avec du lait en été, à discrétion, avec le pain qu'il y a eu de reste au déjeuner.

#### RÉGIME DISSIPLINAIRE.

Les prisonniers sont strictement tenus d'obéir et de respecter les employés. Le silence est observé durant les exercices religieux, dans l'école, les repas et dans les ateliers (excepté ce qui est nécessaire de dire concernant le travail) et chaque fois qu'ils sont appelés à se mettre en rang pour se rendre d'un lieu à un autre.

Durant les récréations, les détenus se donnent à des jeux bruyants, tel que le jeu de pelotte, crosse, course, etc.

Ils sont soumis aux exercices militaires tous les samedis après-midi, en été, sous le commandement d'un employé de la réforme, qui a servi pendant 26 ans dans l'armée de Sa Majesté.

#### ACCIDENT.

Je suis heureux de n'avoir aucun accident à vous signaler durant l'année; cet heureux résultat est dû, j'aime à le reconnaître, à la prudence et à la prévoyance des officiers sous la surveillance des quels les prisonniers ont travaillé aux différentes améliorations qui ont été effectuées cette année.

#### HYGIÈNE.

Bien que plusieurs épidémies, tel que les fièvres scarlatines et typhoïdes, et la picote aient régné durant une partie de l'année dans cette paroisse, cependant l'état sanitaire de cette institution a continué d'être excellent, sauf quelques cas isolés qui se sont présentés de temps à autres, d'indispositions ordinaires chez les enfants.

Cette maladie désagréable de la peau, la gale, dont la plupart des délinquants qui arrivent ici sont affectés, a été communiquée à quelques-uns des détenus, mais un traitement prompt et efficace a été donné par le médecin de la réforme, le Dr. Pratt, et la contagion n'a pas causé les ravages qu'on aurait lieu d'appréhender.

#### ÉVASIONS.

Il est de mon devoir de vous dire, messieurs, que quatre évasions, couronnées de succès, ont eu lieu durant l'année, aux dates suivantes: le 14 juin dernier, une, le 3 d'août, une, le 15 décembre, deux; et deux autres détenus avaient aussi pris part à l'évasion du 15 décembre, mais ils ont été ramenés à la réforme par leurs parents. Ces dernières évasions ont été effectuées par la petite porte du mur de ronde. Je n'avais encore pu fermer, alors, les portes du mur d'enceinte, vu que les serrures, en raison d'un délai dans l'exécution d'un ordre, n'ont pas été fournies avant cette époque.

Qu'il me soit permis de remarquer, qu'il est surprenant que le nombre des désertions et tentatives d'évasion n'ait pas été plus grand, vu l'absence complète de tout moyen de les empêcher, que présentait la condition matérielle de cette institution avant le complet achèvement du mur de ronde.

Si j'ai eu à vous signaler quelques cas d'évasion de cette réforme, il est juste que je vous dise que le plus grand nombre des détenus semble être content du traitement qu'il y reçoit, d'ailleurs si je puis en juger ainsi, par son obéissance, son application au travail, et le respect et l'estime qu'on porte aux employés.

#### REMARQUES GÉNÉRALES.

Il sera peut être ennuyeux pour plusieurs de lire dans mon rapport de cette année les mêmes remarques que je faisais dans mon rapport de l'année dernière à l'endroit de l'inefficacité des courtes détentions des délinquants qui sont envoyés dans cette réforme; mais l'expérience acquise et l'étude que j'ai faite des choses qui sont intimement liées aux réformes me font un devoir d'exprimer de nouveau, ici, mon regret de voir arriver dans cette institution des jeunes délinquants, plus ou moins gâtés, pour y subir un séjour de 2 à 3 ans; et de déclarer qu'une des conditions indispensable pour opérer une réforme solide chez ces jeunes malheureux, est une longue détention dans la réforme, sans cette condition, l'intérêt de la société, et celui de l'État, et l'avantage du jeune détenu seront mal servis.

En effet, comment pouvoir changer, dans une couple d'années, les habitudes et le cœur d'un jeune homme qui a vécu pendant plusieurs années dans un milieu mauvais et dépravé? Pour peu que l'on connaisse le cœur humain, on admettra qu'il faut plus de temps pour corriger les mauvaises habitudes qu'il en a fallu pour les former.

Le désir de l'État, en ouvrant cette institution, a été, sans doute, d'offrir un refuge de réformation morale aux infortunés qui, pour des raisons ou malheurs divers, ont manqué de secours matériels et surtout de direction morale et religieuse à leur départ dans le chemin de la vie.

L'expérience m'autorise à dire que les jeunes délinquants au-dessous de douze ans, devraient être envoyés dans cette institution pour un laps de temps d'au moins cinq à six ans, afin qu'ils aient un métier, mais qu'ils puissent atteindre l'âge de la réflexion et acquérir le degré de force nécessaire pour exercer leur métier.

Un jeune détenu âgé de quatorze à quinze ans lors de sa libération, n'a ni assez de force ni le moyen de gagner son pain, ni assez de prudence pour se tenir en garde contre les dangers que lui présente la société de ses anciens compagnons de crime qu'il retrouve presque toujours, après une courte détention, dans les mêmes lieux qui ont été témoins de leurs exploits criminels; il se laissera infailliblement entraîner dans la récidive et une perte totale et presque irrémédiable désormais.

Je me hâterai de remarquer ici, avec un sentiment profond de pitié, que deux des jeunes détenus de cette maison seront libérés avant qu'ils aient atteint l'âge de quatorze ans, et cinq autres n'auront que quinze ans, ils sont presque tous orphelins et n'ont personne pour les recevoir et les protéger à leur retour, ils trouveront contre eux, pour surcroît d'embarras, la défiance qu'aura fait naître dans la société leur condition de prisonnier;

ils se trouveront donc en face de la triste alternative : ou de mendier leur pain, ou de voler ou de mourir de faim.

Il serait désirable qu'on accordât aux juges des cours de police et de recorder le pouvoir sommaire d'envoyer dans cette institution tous les petits vagabonds, et ces jeunes infortunés qui sont trouvés coupables de petits délits, commis souvent par nécessité, au lieu de les loger dans les prisons communes, pendant quelques semaines et même des mois, pour y vivre au milieu de criminels de tous âges et de tous les degrés de dépravation. Ce changement dans la loi qui regarde les réformes ferait disparaître le mal grave qui résulte des emprisonnements fréquents avant d'arriver dans ces institutions.

Il n'est peut-être pas hors de propos de remarquer qu'au départ et pour presque tous les jeunes détenus, cette classe de malheureux jeunes gens n'a aucune aptitude ni goût pour le travail ; le jeune âge de la plupart, jointe à une paresse désespérante formée dans une misérable existence dans la vie libre, les rendent impropres pour longtemps à aucune occupation ; et ce n'est qu'avec une grande patience, à des efforts soutenus et fermes, joints à de bons conseils souvent réitérés, que je réussis à leur donner de la bonne volonté et à leur inculquer des dispositions à apprendre un métier, mais ce succès ne s'obtient qu'à près dix-huit mois, et quelques fois plus, de surveillance et d'efforts.

Je dois déclarer ici que le ministère des deux zélés aumôniers contribue d'une manière efficace à opérer la réforme morale et intellectuelle des détenus.

J'aime à reconnaître, avant de terminer mon rapport, que la ponctualité, l'activité et l'intelligence avec lesquelles les officiers de cette institution remplissent leur charges, rendent les nombreux devoirs de la mienne moins difficiles.

Les rapports de MM. les aumôniers et du médecin de cette institution, et les tableaux et statistiques du comptable, compléteront mon rapport que j'ai l'honneur de vous présenter, et qui, j'ai l'espoir recevra votre approbation.

J'ai l'honneur d'être,

Messieurs,

Votre très-humble serviteur,

F. X. PRIEUR,  
Préfet, P. R., B. C.

Prison de Réforme,  
St. Vincent de Paul,  
21 décembre 1863.

## REPONSE

A une adresse de l'honorable Assemblée Législative, en date du 7 mars 1864, demandant un état du tonnage des vaisseaux qui ont traversé les canaux Welland et du Saint-Laurent, depuis l'ouverture de la navigation jusqu'au 1er septembre, et depuis cette date jusqu'à la clôture de la navigation en 1862 et 1863.

Par ordre,

JOHN SIMPSON,

Secrétaire.

Secrétariat,

9 mai 1864.



ETAT indiquant les articles transportés sur le Canal Welland, etc.—*Suite*.

ARTICLES.	Jusqu'au 1er septembre 1862.		Jusqu'au 1er septembre 1863.		Jusq. la fin de l'année 1862.		Jusq. la fin de l'année 1863.		1862.	1863.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Total.	Total.
Bois de chauffage.....	4656	67992	5854	71343	3204	24033	27237	1839	43630	43630
Acier.....	8	8	16	16	11	11	11	34	34	34
Mâts et espars, en vaisseau.....	3049	3049	562	562	600	600	600	31	59	59
do. en radeaux.....	2	42	2700	2799	13	610	623	66	378	444
Mécanisme sur chemin de fer, en vaisseau.....	154	37661	1666	948	474	17810	18284	2514	22016	22016
do. en radeaux.....	37	37	200	200	55	81	136	102	102	102
Bois, en vaisseau.....	11244	11244	17548	17548	4061	4061	4061	4382	4382	4382
do. en radeaux.....	29250	29250	20	11837	5503	5503	5503	2	3927	3929
Mâtr. p. wagon, etc., 40 pds. env. ....	197	948	294	1210	239	408	647	307	788	1095
Billots de sciage.....	3	13643	200	4717	55	5034	5089	2774	2774	2774
Douves et pipes.....	3063	3063	6152	6152	657	657	657	1137	1137	1137
do. Indes Occidentales.....	2472	2472	5154	5154	580	580	580	1826	1826	1826
do. baïl.....	197	3889	37	4358	177	1772	1949	30	2121	2151
Traverses.....	2309	1276	4104	1369	1149	353	1502	1853	443	2296
Passagers, nombre.....	47435	429450	432618	388162	263791	308786	572577	237301	272016	509317
Vaisseau, tonnage.....	180,693	180,693	178,264	178,264	127,930	127,930	127,930	101,938	101,938	178,264
do. do.....	90,798	90,798	110,236	110,236	95,388	95,388	95,388	96,204	96,204	101,938
do. do.....	462,414	462,414	388,486	388,486	287,451	287,451	287,451	265,991	265,991	388,486
do. do.....	733,905	733,905	676,986	676,986	509,869	509,869	509,869	464,133	464,133	676,986
Total.....	171,854	171,854	161,412	161,412	65,776	65,776	65,776	88,947	88,947	171,854
Forêts.....	411,522	411,522	331,515	331,515	309,401	309,401	309,401	226,970	226,970	411,522
Végétaux.....	1,681	1,681	4,054	4,054	5,048	5,048	5,048	7,356	7,356	1,681
Autres produits agricoles.....										

R. S. M. BOUCHETTE,  
Commissaire des Douanes.

DEPARTEMENT DES FINANCES, Douanes,  
7 mai 1864.





ETAT indiquant les articles transportés sur le Canal St. Laurent. — Suite.

ARTICLES.

Jusqu'à la fin de l'année 1862

Jusqu'au 1er sept. 1862.

Jusqu'au 1er sept. 1862.

Jusqu'à la fin de l'année 1863

ARTICLES.	Jusqu'au 1er sept. 1862.			Jusqu'au 1er sept. 1862.			Jusqu'au 1er sept. 1862.			Jusqu'à la fin de l'année 1863		
	Montée	Descente	Total	Montée	Descente	Total	Montée	Descente	Total	Montée	Descente	Total
Fer—Poêles et fonte .....	403	48	451	256	85	341	426	51	477	238	207	445
“ Tout autre fer .....	4960	32	4992	4011	51	4062	4728	22	4750	4759	36	4795
“ Coffres de sûreté .....												
Saindoux .....	2	155	157	3	210	213		46	46		115	115
Huile de saindoux et autres.....	330	2109	2439	337	1363	1700	277	2570	2847	233	1002	1225
Cuir.....	44	40	84				14	15	29		5	5
Manille.....	93	1	94	72	4	76	120	120	120	16	16	16
Engrais .....										10	80	90
Marbre .....	16		16	101	8	109	33	2	35			
Outils d'artisans.....												
Mélasse .....	612		612	485	4	489	577	10	587	657	7	664
Clois .....	1896	36	1932	1653	13	1666	1533	3	1536	1444		1444
Avoine et farine d'avoine.....	294	102	396	6	165	171	169	1683	1852			
Tourteau de lin et farine de lin .....		3	3	3	443	446		90	90			
Minéral .....	4966	4066	9032	1250	2178	3428	1634	1634	3262	1473	446	1919
Poix, goudron et résine .....	472	38	510	200	29	229	208	14	222	119	11	130
Charrues et instruments .....	63	24	87	5	7	12	65	3	68	36	21	57
Jard .....	422	2372	2794	443	2124	2567	232	1010	1242	799	1370	2369
Pommes de terre .....	3	25	30					118	121			
Foin pressé et millet à balai.....	117		117	5	8	13	156	156	156	80	40	120
Guemilles, vieux cordages et floupe .....	290	94	384	498	38	446	210	86	296	155	246	401
Coton brut .....				36		36						
Seigle et farine de seigle .....	9	891	900		368	368		1362	1362		528	528
Moutons .....	34	892	926	16992	144	16236	15491	17	15508	15529	5	15534
Moutons pour baviros .....	89	89	178	108	108	216	104	104	216	117	117	234
Provisions pour baviros .....												
Ardoise .....	10		10	40		40						
Sonde .....	306	7	313	345		345	353		353	275		275
Fiches.....	41		41	13		13	62	2	64	37		37
Poterie, etc.....	97	65	162	1089	99	1188	859	14	873	932	128	1000
Pierre .....	723	700	1423	206	646	852	111	2359	2470	130	484	614
Sucre .....	3233	1	3234	3015	68	3083	2784		2784	2025	3	2028
Suif .....	5	103	108		51	51		12	12		166	166
Fer-blanc et acier .....	372	2	374	416	2	418	442		442	451		451
Tobac .....	122	27	149		91	91	94	261	277		134	134
Térébenthine .....				6		6						
Blé .....	843	165514	166357	622	119073	119695	474	81516	81990	1	32556	32556
Spiritueux du pays .....	171	484	655	234	261	495	153	158	311	264	232	496
Blanc de plomb et peintures .....	79		79	156	1	157	85		85	127		127
Vitres .....	431	6	437	423	4	427	385		385	23		23
Bois .....	24	24	48	28	28	56	28	28	56	2	2	4

ETAT indiquant les articles transportés sur le Canal St. Laurent, etc.—*Suite.*

ARTICLES.	Jusqu'au 1er septembre 1862.			Jusqu'au 1er septembre 1863.			Jusq. la fin de l'année 1862.			Jusq. la fin de l'année 1863.			1862.	1863.
	Montée.	Descente	Total.	Montée.	Descente	Total.	Montée.	Descente	Total.	Montée.	Descente	Total.	Total.	Total.
Produits agricoles.....	539	8516	9055	270	13923	14193	3	7168	7171	1719	15293	14942		
Marchandises.....	7563	1728	9291	4537	1140	5677	7498	1293	8701	4561	731	5292		
Barils, vidés.....	50	53	103	158	108	266	901	301	1202	186	73	269		
Courbes.....	1	1	2	32	32	32	.....	112	112	67	1	68		
Flottes.....	1500	109248	110748	225	129663	129888	1035	90111	91146	1188	86316	87504		
Acéion.....	.....	100	100	.....	11368	11368	37	9020	9057	.....	13650	13650		
Mâts et espars en vaisseaux do en radeaux.....	.....	11920	11920	.....	25	25	.....	.....	.....	.....	.....	.....		
Liens pour chemin de fer, en vais. do en radeaux.....	4580	55102	59682	1683	66855	68538	1692	36888	40580	1229	64800	66119		
Bois de construction en vaisseaux do en radeaux.....	.....	18520	18520	88	15357	15445	100	6963	7063	5	6126	6131		
Bois curré, en vaisseaux.....	.....	180	180	63	307	370	.....	240	240	160	280	440		
do en radeaux.....	130	8758	8888	250	12724	12974	.....	714	714	89	233	322		
Matér. pour wagon, etc., 40 p. c. Billois de sciage.....	247	147	394	189	531	720	.....	544	562	90	327	417		
Douves et pipes.....	4	597	601	202	78	280	.....	712	712	.....	616	616		
do Indes Occidentales. do baril.....	1905	1268	1272	.....	615	615	.....	407	407	.....	1137	1137		
Traverses.....	7948	10215	18163	2	1975	1975	350	2198	2548	636	1544	1880		
Passagers, nombre.....	312287	291158	603445	7068	7987	7987	.....	8600	8600	.....	6864	6864		
Vaisseaux, tonnage.....	.....	.....	.....	303464	308151	611615	220092	223693	445785	.....	21971	122723		
Folio—1.....	128,115	.....	.....	83,726	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	128,115	83,626
do 2.....	35,772	.....	.....	43,988	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	92,067	64,175
do 3.....	401,430	.....	.....	406,101	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	35,772	43,988
do 4.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	38,375	41,399
Totaux.....	565,317	.....	.....	533,815	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	281,536	255,744
Forêts.....	210,161	.....	.....	258,752	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	394,194	457,526
Végétaux.....	262,698	.....	.....	190,777	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	421,114	273,715
Autres produits agricoles.....	9,662	.....	.....	14,567	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	17,418	30,045

DEPARTEMENT DES FINANCES, Douanes,  
7 mai 1864.  
R. S. M. BOUCHETTE,  
Commissaire des Douanes.

**ESTIMÉS**  
DE LA  
**PROVINCE DU CANADA,**  
POUR LE SEMESTRE FINISSANT LE 30 JUIN  
**1864.**

ESTIME de la dépense totale de la province du Canada, pour le semestre finissant le 30 juin 1864, pour les services sous-mentionnés.

SERVICE.	Estimé des dépenses.	Vote demandé.
	\$ cts.	\$ cts.
Intérêt sur la dette publique.....	1,837,000 00	Nil.
Charges d'administration.....	22,000 00	do
Fonds d'amortissement.....	175,000 00	do
Rachat de la dette y compris les débetures du lac St. Pierre.....	2,796,000 00	do
Gouvernement civil.....	215,500 00	120,707 81
Administration de la justice, Est.....	182,500 00	75,345 00
Do Ouest.....	164,000 00	17,157 01
Police.....	10,500 00	6,500 00
Pénitencier, maison de réforme et inspection des prisons.....	91,000 00	91,378 00
Législation.....	338,500 00	115,555 93
Education, Est.....	153,000 00	176,742 50
Do Ouest.....	70,000 00	}
Institutions littéraires et scientifiques.....	6,600 00	3,600 00
Hôpitaux et institutions de charité.....	115,000 00	105,741 00
Exploration géologique.....	10,000 00	10,000 00
Milice.....	260,000 00	112,296 04
Arts, agriculture et statistiques.....	3,500 00	1,944 67
Recensement.....	2,000 00	Nil.
Sociétés d'agriculture.....	1,000 00	do
Emigration et quarantaine.....	25,000 00	25,000 00
Pensions.....	20,000 00	1,766 00
Annuités des sauvages.....	17,500 00	2,200 00
Travaux et édifices publics.....	250,000 00	214,405 35
Loyers et réparations, do.....	25,000 00	8,648 84
Chemins et ponts.....	30,000 00	30,000 00
Service des steamers océaniques et du fleuve.....	230,000 00	22,000 00
Phares et service des côtes.....	60,000 00	54,159 59
Pêcheries.....	14,100 00	14,100 00
Rachat des droits seigneuriaux.....	110,000 00	Nil.
Mesurage des bois.....	18,000 00	18,000 00
Inspection des chemins de fer et bateaux-à-vapeur.....	6,000 00	6,000 00
Fonds de municipalités, Est.....	.....	Nil.
Do Ouest.....	.....	do
Fonds des sauvages.....	65,000 00	do
Items divers.....	60,000 00	43,509 20
Perception, administration et autres charges sur le revenu :		
Douanes.....	153,000 00	153,000 00
Accise.....	25,000 00	25,000 00
Bureau de poste.....	228,500 00	228,500 00
Travaux publics.....	159,500 00	171,650 00
Territoriale, y compris les fonds spéciaux.....	70,000 00	69,000 00
Items non pourvus.....	.....	239,128 34
Total.....	\$8,019,700 00	\$2,163,035 28

ESTIMÉ des services pour lesquels un vote de la Législature est demandé, pour le semestre finissant le 30 juin 1864.

SERVICE.	Montant.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.
<i>Gouvernement Civil.</i>		
Bureau du secrétaire du gouverneur-général.....	930 00	
Bureau du secrétaire provincial.....	6,320 90	
Bureau du régistreur provincial.....	2,638 75	
Bureau du receveur-général.....	5,242 50	
Département du ministre des finances.....	\$5,530 00	
Do       branche des douanes.....	6,455 00	
Do       branche de l'audition.....	3,800 00	
	15,785 00	
Bureau du conseil exécutif.....	4,475 00	
Département des travaux publics.....	\$5,700 64	
Do       branche des ingénieurs.....	2,944 33	
	8,644 97	
Bureau d'agriculture.....	7,753 94	
Département des postes.....	12,200 00	
Département des terres de la couronne.....	\$25,446 75	
Do       branche des sauvages.....	3,315 00	
	28,761 75	
Procureur et solliciteur généraux, Est.....	1,295 00	
Do       do       Ouest.....	1,750 00	
Dépenses contingentes des départements publics.....	25,000 00	
		120,707 81
<i>Administration de la Justice, Est.</i>		
Pour faire face aux dépenses contingentes de l'administration de la justice, B.-C., non autrement pourvues.....		75,245 00
<i>Administration de la Justice, Ouest.</i>		
Salaires, cour de chancellerie.....	3,600 00	
Do   et dépenses contingentes des cours du banc de la reine et des plaids communs.....	3,407 01	
Allocations de circuit aux juges de la cour de chancellerie.....	1,900 00	
Poursuites criminelles.....	5,250 00	
Dépenses contingentes non autrement pourvues.....	3,000 00	
		17,157 01
<i>Police.</i>		
Montant requis pour faire face aux dépenses de la police fluviale de Montréal, jusqu'au 30 juin 1864.....	2,500 00	
Do       do       de la police fluviale, Québec.....	4,000 00	
		6,500 00
<i>Pénitencier, Maisons de Réforme et Inspection des Prisons.</i>		
Pour le soutien du pénitencier provincial.....	\$24,852 00	
Pour construction et matériaux pour do .....	4,000 00	
	28,852 00	
Pour le soutien de l'asile de Rockwood.....	\$ 7,148 00	
Pour construction et matériaux pour do .....	5,000 00	
Eau, gas, cuisine et appareil de chauffage do .....	10,000 00	
Surintendants et surveillants des travaux do .....	3,745 00	
	25,893 00	
<i>Maison de Réforme à Penetanguishene.</i>		
Pour le soutien.....	\$ 8,135 00	
Pour la contin. de l'édifice princip., et la comp. des cell., etc.	10,835 00	
	18,970 00	
<i>Maison de Réforme à St. Vincent de Paul.</i>		
Pour le soutien.....	\$ 9,323 00	
Pour la construction et l'achat d'une maison pour le gardien, additions et réparations aux bâtisses.....	3,090 00	
	12,413 00	
Inspection des prisons et asiles .....	5,250 00	
		91,378 00
<i>A reporter.....</i>		311,087 82

## ESTIMÉ des services pour lesquels un vote de la Législature est demandé.

SERVICE.	Montant.	Total.
	\$	cts.
	\$	cts.
<i>Report</i> .....		311,087 82
<b>LEGISLATION.</b>		
<i>Conseil Législatif.</i>		
Salaire de l'orateur (partie).....	\$ 600 00	
Do du greffier.....	1,000 00	
Do de l'assistant greffier et du traducteur français....	800 00	
Do du greffier en loi.....	500 00	
Do du chapelain et du bibliothécaire.....	400 00	
Do du gentilhomme huissier de la verge noire.....	200 00	
Do du sergent-d'armes.....	200 00	
Do du messenger en chef.....	200 00	
Do du portier.....	120 00	
Do de 3 messagers pour la session, à \$180 chaque....	540 00	
	4,560 00	
<i>Assemblée Législative.</i>		
Salaire de l'orateur, (partie).....	\$ 600 00	
Do du greffier.....	1,000 00	
Do de l'assistant greffier.....	800 00	
Do du greffier en loi et assistant traducteur.....	1,000 00	
Do du sergent-d'armes.....	200 00	
Dépenses contingentes.....	76,955 93	
	80,555 93	
<i>Dépenses Générales.</i>		
Frais de l'impres. et reliure des lois pour la présente sess....	\$25,000 00	
Do distribution do do .....	2,500 00	
Octroi à la bibliothèque parlementaire.....	2,000 00	
Salaire du greffier de la couronne en chancellerie.....	640 00	
Dépenses contingentes du do do .....	300 00	
	30,440 00	
		115,555 93
<i>Education.</i>		
Somme additionnelle pour écoles communes, H. et B. Canada, \$3,000 de cette somme sur la part du Bas-Canada, devant être affectées aux écoles normales .....	80,000 00	
Do do do (la proportion pour le Haut-Canada étant applicable aux écoles de grammaire).....	16,000 00	
Avance au fonds de l'éducat. supér. pour défrayer le déficit du revenu	45,000 00	
Salaires et dépenses contingentes du bureau de l'éducation, Bas-Canada	9,192 50	
Do do do Haut-Canada	6,550 00	
		156,742 50
<i>Institutions Littéraires et Scientifiques.</i>		
Observatoire, Québec, pour défrayer les dépenses .....	1,200 00	
Do Toronto, do do .....	2,400 00	
		,600 00
<i>Hôpitaux et Institutions de Charité.</i>		
Hôpital de Marine et des émigrés, Québec.....	10,844 00	
Asile provincial des aliénés, et branche de l'université de do, Toronto, soutien .....	31,500 00	
Asile d'Orillia do .....	8,647 00	
Asile de Malden, do .....	\$12,750 00	
Réparations et achat d'un petit engin à vapeur.....	1,000 00	
	13,750 00	
Soutien de l'asile St. Jean.....	7,250 00	
Asile Beauport, Québec.....	32,500 00	
Marins naufragés .....	300 00	
Aide à l'institution des sourds-muets, H.-C., en vertu d'un ordre en conseil, 8 janvier 1864.....	950 00	
		105,741 00
<i>A reporter</i> .....		692,727 25

## ESTIMÉ des services pour lesquels un vote de la Législature est demandé.

S E R V I C E .	Montant.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.
<i>Report</i> .....		692,727 25
<i>Exploration Géologique.</i>		
Pour faire face aux dépenses de l'exploration géologique de la province, pour le semestre finissant le 30 juin 1864.....		10,000 00
<i>Arts, Agriculture et Statistiques.</i>		
Pour quatre années de loyer, dû pour la chambre canadienne dans le palais de cristal, Sydenham, à £100 stg. par année.....		1,944 67
M I L I C E .		
<i>Salaires du Département.</i>		
Sous-adjutant général de milice, Bas-Canada.....	\$1,120 00	
do do Haut-Canada .....	1,000 00	
Aide-de-camp provincial .....	920 00	
Commis principal et comptable.....	1,000 00	
Premier commis .....	600 00	
Surintendant des magasins .....	600 00	
1 commis .....	500 00	
3 do à \$300 chacun .....	900 00	
2 do à \$250 do .....	500 00	
Messageur .....	200 00	
Assist. do et journalier.....	183 00	
	7,523 00	
<i>Dépenses contingentes.</i>		
Dépenses contingentes pour papeterie, impressions, réparation d'armes, etc., transport d'armes, munitions et provisions, et toutes autres dépenses incidentes de la milice.....		12,500 00
<i>Munitions.</i>		
Munitions à balle .....	\$5,500 00	
do à poudre.....	1,500 00	
	7,000 00	
<i>Arsenaux publics.</i>		
8 gardes-magasins d'arsenaux, à \$300 chacun par année....	\$1,200 00	
Loyer des arsenaux, soin des armes et paie des sergents-majors des batteries de campagne, des gardiens et employés d'arsenaux, y compris le chauffage et l'éclairage.	10,000 00	
	11,200 00	
<i>Sergents-Instructeurs.</i>		
Paie de 108 sergents-instructeurs.....	\$19,000 00	
Transport de do .....	3,000 00	
	22,000 00	
<i>Majors de Brigade.</i>		
16 majors de brigade, à \$600 chacun.....	\$4,800 00	
do 50 cts. par jour au lieu de fourrage pour un cheval....	1,460 00	
do frais de voyage, papeterie, frais de port.....	2,240 00	
	9,500 00	
<i>Ecoles pour l'Instruction Militaire à Québec et à Toronto.</i>		
Paie des officiers militaires, officiers non-commissionnés et hommes attachés aux écoles, gratifications et frais de voyage pour les candidats, etc.....		12,000 00
Pour inspections spéciales des volontaires par des officiers du service de Majesté.....	2,000 00	
Corps effectifs de volontaires, en vertu de la sec. 16, acte de milice vol.	5,000 00	
	88,723 00	704,671 92
<i>A reporter</i> .....		

## ESTIMÉ des services pour lesquels un vote de la législature est demandé.

SERVICE.	Montant.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.
<i>Report</i> .....	88,723 00	704,671 92
<i>Milice Volontaire, 1862.</i>		
Allocation pour habillement au taux de \$6 par homme aux corps dans la classe A, pour l'année 1862, d'après les dispositions de la section 3 de "l'acte de milice amendé, 1862."		
7 batteries de campagne.....	\$2,742 00	
14 troupes de cavalerie.....	3,060 00	
3 compagnies d'artillerie à pied.....	756 00	
3 compagnies de carabiniers.....	12,034 00	
	18,592 00	
Compensation aux pensionnaires au lieu de terre .....	4,981 04	112,296 04
<i>Emigration.</i>		
Pour faire face aux salaires et dépenses contingentes du département de l'émigration pour l'entretien de l'établissement de la quarantaine à la Grosse-Isle .....		25,000 00
<i>Pensions.</i>		
Samuel Walker, comme ci-devant greffier des comités du conseil législatif, Bas-Canada.....	\$200 00	
John Bright, comme ci-devant messenger do .....	40 00	
Louis Gagné, do assemblée législative, E.-C.	36 60	
	276 00	
G. B. Faribault, comme ci-dev. ass. gref. des com., ass. lég.	\$800 00	
Mme. Catherine Autrobus.....	400 00	
Mme. Charlotte McCormick.....	200 00	
Pierre Bouchard, pour blessures reçues au service public...	50 00	
Jacques Brien, do do .....	40 00	
	1,490 00	
<i>Annuités des Sauvages.</i>		1,766 00
Nouvelles annuités des sauvages.....		2,200 00
<b>TRAVAUX ET EDIFICES PUBLICS.</b>		
<i>Canal Welland—</i>		
Continuation du contrat pour l'approfondir jusqu'au niveau du lac Erié.....	\$20,00 00	
Pour faire face au montant dép. de surplus en 1863...	11,034 39	
Réparations extraordinaires aux jetées aux ports Colborne et Maitland.....	5,200 00	
Montant dû à la banque du Haut-Canada pour des estimés payés à Cotton et Rowe en 1855.....	4,801 78	
	41,036 17	
<i>Canaux du St. Laurent.</i>		
<i>Lachine—</i>		
Quai pour la transbordation de l'huile de Pétrole.....	\$600 00	
Appentis additionnels pour la fleur.....	2,156 00	
	2,756 00	
<i>Canal Rideau.</i>		
Inspection spéciale en 1863 .....	2,546 68	
<i>Navigation à l'intérieur de Seugog.</i>		
Montant dû à la banque du Haut-Canada pour des estimés payés à James Rigney en 1855 .....	4,144 00	
<i>Lac-St. Pierre.</i>		
Pour compléter le canal à eau profonde.....	20,000 00	
<i>A reporter</i> .....	70,482 85	845,933 96



## ESTIME des services pour lesquels un vote de la Législature est demandé.

S E R V I C E .	Montant.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.
<i>Report</i> .....	70,482 85	845,933 96
<b>TRAVAUX ET EDIFICES PUBLICS.—Suite.</b>		
<i>Travaux d'Ottawa.</i>		
Améliorations sur la rivière du Moine.....	\$4,000 00	
Do do Petewawa .....	5,000 00	
Montant dû à la banque du Haut-Canada pour estimé payé à N. Burwash, en 1854.....	758 52	
	9,758 52	
Baie de Gaspé et bouées du havre.....	500 00	
Arpentages et inspections.....	2,000 00	
<i>Travaux du Saguenay.</i>		
Construction d'un magasin pour la propriété publique.....	200 00	
<i>Edifices d'Ottawa</i> .....	100,000 00	
<i>Hôpital de Marine, Québec.</i>		
Réparations au toit des édifices, etc.....	3,500 00	
<b>A MEME LES FONDS SPECIAUX.</b>		
Continuation de la nouvelle prison de Québec, à même le fonds de bâtisse et de jury pour le district de Québec.....	17,000 00	
<i>Prison et Palais de Justice de Kamouraska.</i>		
A même le fonds de bâtisse et de jury pour le district de Kamouraska..	2,000 00	
<i>Réparations de la Cour de Justice à Aylmer.</i>		
A même le fonds de bâtisse et de jury pour le district d'Outaouais.....	1,500 00	
<i>Prisons et Cours de Justice, B. C.</i>		
Montant payable à diverses municipalités à compte des octrois de \$1,200 payables à même le fonds des municipalités, B.-C. ....	7,463 98	
		214,405 35
<i>Loyers et réparations.</i>		
Loyers et réparations des édifices publics .....	6,000 00	
Dû à la banque du H.-C. pour divers comptes payés en 1855 et 1856...	2,208 63	
Maison de douane d'Hamilton, balance payée à l'entrep. pour const.....	440 21	
		8,648 84
<i>Chemins et Ponts.</i>		
Pour le chemin du St. Laurent et du Nouveau-Brunswick <i>viâ</i> Mata- pédia pour la défense militaire.....	20,000 00	
Pour les chemins Témiscouata, Matane et Cap Chats, Gaspé, Malbaie et Escoumains.....	10,000 00	
		30,000 00
<i>Service des Steamers Océaniques et du fleuve.</i>		
Service des bateaux remorqueurs entre Montréal et Kingston .....	4,000 00	
Steamers de la province .....	18,000 00	
		22,000 00
<i>Phares et Service Cotier.</i>		
La Trinité, Québec, tel que détaillé dans les estimés.....	21,500 00	
Do Montréal, salaires et dépenses contingentes, etc.....	11,075 00	
Phares sur les lacs et les rivières à l'intérieur .....	20,000 00	
Salaire de deux gardiens de dépôts de provisions à Anticosti, pour le soulagement des personnes naufragées à \$100 chaque.....	200 00	
Salaire des maîtres de Havre à Gaspé et Amherst à \$25 chaque .....	50 00	
Allocation à Pierre Brochu pour résider au lac Métapédia, sur le chemin de Kempf, pour y assister les voyageurs..	\$50 00	
Do à Marcel Brochu, do au Petit Lac, do	50 00	
Do à Jonathan Noble, do à la Fourche, do	50 00	
Do à Thomas Evans, do à Assanetquagan, do	50 00	
		200 00
Balance de la proportion des dépenses pour l'entretien des phares sur les lacs St. Paul et Scatterie, dans le golfe, pour 1863.....	1,134 59	
<i>A reporter</i> .....		54,159 59
		1,175,147 74

## ESTIME des services pour lesquels un vote de la Législature est demandé.

SERVICE.	Montant.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.
<i>Report</i> .....		1,175, 47 74
<i>Mesurage de Bois.</i>		
Bureau du surintendant des mesurcurs de bois.....	18,000 00	18,000 00
<i>Pêcheries.</i>		
Primes.....	9,000 00	
Bas-Canada.....	4,000 00	
Haut-Canada.....	1,100 00	14,100 00
<i>Inspection des Chemins de Fer et Bateaux-à-vapeur.</i>		
Chemins de fer.....	2,000 00	
Bateaux-à-vapeur.....	4,000 00	6,000 00
<i>Items divers.</i>		
Pour frais de port de la Gazette Officielle.....	400 00	
Pour diverses impressions.....	4,000 00	
Pour faire face aux dépenses imprévues du service public.....	10,000 00	
Bureau du préposé à l'engagement des matelots.....	600 00	
Pour fournir des couvertes aux sauvages âgés et indigents du H. et B.-C.	1,100 00	
Pour accorder au Dr. Rees, ancien surintendant de l'asile des aliénés, Toronto, une compensation pour des injures reçues au serv. public.	1,000 00	
Pour accorder une compensation à diverses personnes pour des terres sur la ligne de division entre le Haut et le Bas-Canada.....	26,409 20	43,509 20
<i>EDUCATION.</i>		
Aide au fonds de revenu de l'école supérieure, Bas-Canada.....	10,000 00	
Do do do Haut-Canada.....	10,000 00	20,000 00
Devant être distribuée comme suit :—		
Collège Victoria, Cobourg.....	\$ 2,500 00	
Queen's College, Kingston.....	2,500 00	
Collège Regiopolis, do.....	1,500 00	
Collège St. Michel, Toronto.....	1,000 00	
Collège Bytown, Ottawa.....	700 00	
Fonds de l'école de grammaire, Haut-Canada.....	1,600 00	
Collège de L'Assomption, Sandwich.....	200 00	
	\$10,000 00	
<i>Perception, Administration et autres Charges sur le Revenu.</i>		
Douanes, moins les droits remis.....	153,000 00	
Accise.....	25,000 00	
Bureau de poste.....	228,500 00	
Travaux publics, soutien.....	\$63,800 00	
réparations.....	52,250 00	
perception et items divers.....	19,000 00	135,050 00
<i>Chemins—Haut-Canada—</i>		
Chemin de Toronto.....	\$34,000 00	
Hamilton et Port Dover.....	2,000 00	
Windsor et Scugog, d'ap. l'ordre en C. du 28 nov. 1863....	600 00	36,600 00
Exploration territoriale, Haut-Canada.....	\$15,000 00	
Do Bas do.....	18,000 00	33,000 00
Commissions, inspections, annonces et autres dépenses con- tingentes des terres de la couronne, (y compris les fonds spéciaux) bois et forêts et terres de l'artillerie.....	36,000 00	69,000 00
Pour défrayer les dépenses encourues pendant l'année 1863, telles que détaillées dans l'état No. 63, partie II, des comptes publics mis devant la législature.....		647,150 00
		239,128 34
Total.....		2,163,035 28



GOVERNEMENT CIVIL.—Suite.

SERVICE.	Montant.		Autorité.	Montant.		Total.
	\$	cts.		\$	cts.	
<i>Bureau du Receveur Général.</i>						
Receveur général.....	1,300 00		Repori.....			34,642 18
Deputé receveur général.....	800 00		Stat. Ref. Chap. 10.....	2,500 00		
Teneur de livre.....	1,600 00		do Chap. 11.....	2,100 00		
Commis, 2 à \$800.....	1,600 00		Estimés.....	5,242 50		9,842 50
1 à.....	700 00					
2 à \$600 chaque.....	1,200 00		Stat. Ref. Chap. 10.....	2,500 00		
1 à.....	680 00		do Chap. 11.....	3,000 00		
1 à.....	630 00					
1 à.....	250 00					
Gardien de bureau.....	182 50					
Messageur.....						
<i>Département des Finances.</i>						
Ministre des finances.....	1,300 00		Stat. Ref. Chap. 10.....	2,500 00		
Deputé inspecteur général.....	800 00		do Chap. 11.....	3,000 00		
Commis principal et teneur de livre provincial.....	100 00					
Teneur de livres.....	800 00					
Balace du salaire du commis principal.....	680 00					
Teneur de livres.....	1,200 00					
Commis, 1 à.....	500 00					
2 à \$600.....	1,000 00					
1 à.....	860 00					
2 à \$480.....	200 00					
1 à \$800 par année, du 1er avril.....	250 00					
1 à.....	475 00					
Gardien de bureau \$250, Messageur \$225.....	565 00		Estimés.....	5,530 00		11,030 00
2 journaliers, à \$182 50.....						
<i>Branche des Douanes.</i>						
Commissaire.....	1,000 00		Stat. Ref. Chap. 11.....	1,300 00		
Assistant do.....	800 00					
Commis, 1 à.....	2,720 00					
4 à \$680.....	1,060 00					
2 à 530.....	400 00					
1 à.....						

Messageur.....	250 00	Estimés.....	6,455 00	7,755 00
1 à.....	225 00			
<i>Branche de l'Audition.</i>				
Auditeur.....	1,300 00	Stat. Ref. Chap. 11.....	2,100 00	
Premier teneur de livres.....	800 00			
Recond teneur de livres.....	800 00			
Commis, 1 à \$680.....	680 00			
1 à \$600.....	600 00			
2 à \$530.....	1,060 00			
1 à \$500.....	500 00	Estimés.....	3,800 00	5,900 00
1 à \$500.....	160 00			
<i>Bureau du Conseil Exécutif.</i>				
Président du conseil.....	1,300 00	Stat. Ref. Chap. 10.....	2,500 00	
Commis do.....	920 00	do Chap. 11.....	2,220 00	
Commis confidentiel (partie).....				
Do (balance).....	80 00			
Commis, 1 à.....	800 00	Estimés.....	4,475 00	9,185 00
2 à \$700.....	1,400 00			
1 à.....	550 00			
1 à.....	400 00			
1 à.....	250 00			
1 à.....	300 00			
Gardien de bureau, à.....	200 00			
Messageur, 1 à.....	495 00			
2 à \$247 50.....				
<i>Département des Travaux Publics.</i>				
Commissaire.....	736 26	Stat. Ref. Chap. 10.....	2,500 00	
Deputé do jusqu'an 7 mars, à \$4000 par année.....	368 13	do Chap. 28.....	1,126 37	
Moins ce qui doit être chargé au fonds d'insp. des chemins de fer.....	368 13			
Do depuis le 8 mars jusqu'an 30 juin, à \$3,300 par année.....	758 24			
Moins ce qui doit être chargé au fonds d'insp. de ch. de fer.....	100 00			
Do additionnel.....	441 75			
Secrétaire, jusqu'an 7 mars, à \$2,400 par année.....	568 68			
Do depuis le 8 mars, à \$1,800 par année.....	1,010 43			
Do.....	\$1,110 43			
<i>A reporter.....</i>				
			\$5,026 37	78,364 68

GOUVERNEMENT CIVIL.—Suite.

SERVICE.	Montant.	Autorité.	Montant.	Total.
				\$ cts.
<i>Report.</i>				
<i>Département des Travaux Publics.—Suite.</i>				
Teneur de livres.....	1,110 43		3,626 37	78,864 68
Assistent teneur de livres.....	805 00	Stat. Ref. Chap. II.....	1,915 43	
Do.....	700 00			
Commiss, 1 à.....	657 00			
1 à \$1,400 par année jusqu'au 3 mars.....	765 00			
1 à \$1,600 do du 4 au 7 do.....	259 89			
1 à.....	600 00			
2 à \$490 chaque.....	980 00			
1 à.....	400 00			
1 à \$2 par jour.....	365 00			
1 à \$1 50 par jour.....	273 75			
Gardien de bureau.....	230 00		5,760 64	
Messageurs, 2 à \$225 chaque.....	450 00	Estimés.....		
<i>Branche des Ingénieurs.</i>				
Ingénieur en chef.....	1,620 00			
Assist. do.....	1,200 00			
Architecte.....	900 00	Stat. Ref. Chap. II.....	3,720 00	
Dessinateurs, 1 à \$2 50 par jour jusqu'au 3 mars, et à \$1,200 par année à compter du 4 mars.....	549 80			
1 à do do moins \$130.77 à être chargés au fonds.....	419 03			
1 à \$3 par jour.....	549 00			
1 à 2 50 do.....	457 50			
1 à 2 00 do.....	388 00			
Commiss.....	400 00			
Messageur.....	183 00	Estimés.....	2,944 33	17,906 77
<i>Département du Ministre de l'Agriculture.</i>				
Ministre de l'Agriculture.....	2,500 00			
Commiss, 1 à.....	805 00			
1 à.....	720 00			

	Montant.	Autorité.	Montant.	Total.
				\$ cts.
<i>Report.</i>				
<i>Département du Maître-Général des Postes.</i>				
Maitre-général des postes.....	520 00			
Député.....	461 61			
Comptable.....	441 61			
Secrétaire.....	307 74			
Cassier.....	307 74			
Surintendant, branche des mandats d'argent.....	450 00			
Commiss, 6 à \$850.....	5100 00			
1 à.....	307 74			
1 à.....	250 00			
1 à.....	450 00			
1 à.....	450 00			
1 à.....	182 50			
1 à.....	50 00	Estimés.....	7,753 94	
<i>Département des Travaux Publics.—Suite.</i>				
Maitre-général des postes.....	1,300 00			
Député.....	1,000 00			
Comptable.....	900 00			
Secrétaire.....	800 00			
Cassier.....	1,100 00			
Surintendant, branche des mandats d'argent.....	4,080 00			
Commiss, 6 à \$850.....	620 00			
1 à.....	600 00			
1 à.....	1,060 00			
1 à.....	470 00			
1 à.....	450 00			
1 à.....	1,200 00			
3 à \$400.....	380 00			
1 à.....	640 00			
2 à \$320.....	1,200 00			
4 à \$500.....	1,250 00			
5 à \$250.....	250 00	Estimés.....	12,200 00	19,800 00
<i>Messageurs.</i>				
Procureur et Solliciteur Généraux, Est.				
Procureur-général.....	2,500 00			
Solliciteur-général.....	1,500 00			
Greffier permanent, département en loi de la couronne (partie).....	600 00			
Do.....	380 00			
Do.....	600 00			
1 commis à.....	225 00			
Messageur.....			1,205 00	5,925 00
<i>A reporter.....</i>				
				129,750 39

GOUVERNEMENT CIVIL.—*Suite.*

SERVICE.	Montant.		Autorité.	Montant.		Total.
	\$	cts.		\$	cts.	
<i>Procureur et Solliciteur Généraux, Ouest.</i>						
Procureur-général	2,500 00		Stat. Ref. Chap. 10	4,000 00		
Solliciteur-général	1,500 00					
Commis principal	900 00		Estimés	1,750 00		5,750 00
Commis	400 00					
Agent à Toronto	200 00					
Messageur	250 00					
<i>Département des Terres de la Couronne.</i>						
Commissaire en chef	1,300 00		Stat. Ref. Chap. 10	2,500 00		
Assistant do	1,200 00					
Député arpenteur général	805 00					
Comptable	700 00					
Surintendant des bois et forêts (partie)	2,400 00					
Dessinateurs—4 à \$600 chaque	2,400 00					
1 à	540 00					
1 à	580 00					
1 à	530 00					
1 à	520 00					
1 à	456 25					
1 à	100 00					
Surintendant des bois et forêts (balance)	540 00		Stat. Ref. Chap. II	9,031 25		
Salaires additionnel de 4 dessinateurs	2,415 00					
Commis—3 à \$805	2,415 00					
1 à	800 00					
1 à	720 00					
7 à \$680	4,760 00					
1 à	640 00					
2 à \$640	1,280 00					
6 à \$630	3,780 00					
1 à	525 00					
11 à \$456 25	5,018 75					
1 à	380 00					
12 à \$365	4,380 00					
1 à	250 00					
Gardien de bureau						

SERVICE.	Montant.		Autorité.	Montant.		Total.
	\$	cts.		\$	cts.	
<i>Branches des Sauvages.</i>						
Messageurs—2 à \$225	450 00		Estimés	25,446 75		30,978 00
1 à	208 00					
Député surintendant	1,000 00		Estimés	3,315 00		
Premier commis	700 00					
Comptable	700 00					
2 Commis à \$365	730 00					
Messageur	120 00		Stat. Ref. Chap. 10	15,000 00		
Gardien de bureau	60 00					
<i>Dépenses contingentes des départements publics</i>						
RECAPITULATION.						
Total, Gouvernement Civil						
Montant autorisé par Stat. Ref. Chap. 10						
Do par l'Acte 18 Vict, Chap. 80	\$59,727 53					
Do par Stat. Ref. Chap. 28	34,111 68					
Do par Stat. Ref. Chap. 28	120 00					
Do par Stat. Ref. Chap. 28	1,126 37					
Estimés	95,085 58					
	120,707 81					
Total	215,793 39					
<i>Cour du Banc de la Reine.</i>						
Juge en chef	2,500 00		Stat. Ref. Chap. 10			10,500 00
Quatre juges puisés	8,000 00					
A reporter						
Total						

ADMINISTRATION DE LA JUSTICE.—EST.

SERVICE.	Montant.	Autorité.	Montant.	Total.
	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
<i>Cour Supérieure.</i>				
Juge en chef .....	2,500 00			10,500 00
SIX juges puinés à \$2,000 .....	12,000 00			
Huit do à \$1,600 .....	12,800 00			
Trois do à \$1,400 .....	4,200 00			31,500 00
<i>Cour de Vice-Amirauté.</i>				
Juge .....	166 66		1,000 00	
Maréchal .....	333 34		500 00	
Régistrateur .....				1,500 00
<i>Poursuites criminelles</i> .....			3,100 00	4,750 00
<i>Allocations de Circuit</i> .....			1,000 00	
<i>Shérifs—Salaires et dépenses contingentes de leurs bureaux</i> .....	8,700 00		45,000 00	4,100 00
<i>Prothonotaires, greffiers de la couronne et de la paix, do</i> .....	40,000 00			
<i>Cour d'appels</i> .....	3,500 00		7,200 00	52,200 00
<i>Fonds de bêtises et de jurés</i> .....				2,500 00
<i>Dépenses contingentes des shérifs</i> .....			51,500 00	
<i>Do proto-notaires</i> .....			6,750 00	
<i>Médecins des prisons</i> .....			1,250 00	
<i>Coroners, salaires et dépenses contingentes</i> .....			7,500 00	
<i>Salaires des greffiers de la couronne et de la paix, Nouveaux Districts</i> .....			630 00	
<i>Interprètes des cours, salaires</i> .....			375 00	
<i>Grands constables</i> .....			340 00	
<i>Gardiens des prisons et cours de justice</i> .....			4,400 00	68,345 00
<i>Items divers.</i>			50 00	4,450 00
Révision et préparation des listes de jury .....			1,000 00	
Dépenses diverses .....			1,250 00	2,250 00
		Total, administration de la justice, Est.		182,095 00

**RECAPITULATION.**

<i>Dépenses</i> —				
Autorisés par Stat. Ref. Chap. 10 .....	\$45,600 00			
Do B. C. " 93 .....	5,400 00			
Do " " 79 .....	50 00			
Do " " 84 .....	1,000 00			
Do " " 93 (Déficit du fonds d'honoraires) .....	7,200 00			
Do " " 109 .....	2,500 00			
Do " " 93 (Estimés des recettes du fonds d'honoraires) .....	61,750 00			
Do " " 93 (Estimés des dépenses contingentes de l'administration de la justice non autrement pourues, savoir :—	45,000 00			
Poursuites criminelles .....	\$4,750 00			
Allocations de circuit .....	1,000 00			
Dépenses contingentes des shérifs .....	51,500 00			
Do proto-notaires .....	6,750 00			
Salaires des greffiers de la couronne et de la paix, nouveaux districts .....	630 00			
Médecins des prisons .....	1,250 00			
Coroners .....	7,500 00			
Interprètes des cours .....	375 00			
Grands constables .....	340 00			
Items divers .....	840 00			
Total .....	1,250 00			
	75,345 00			182,095 00

**ADMINISTRATION DE LA JUSTICE.—OUEST.**

SERVICE.	Montant.	Autorité.	Montant.	Total.
	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
<i>Cour du Banc de la Reine.</i>				
Juge en chef .....	2,500 00			6,500 00
Deux juges puinés .....	4,000 00			
<i>Cour de Chancellerie.</i>				
Chancellerie .....	2,500 00			
Deux vice-chancelliers .....	4,000 00			
Maître en chancellerie (partie) .....	1,000 00			
<i>A reporter</i> .....	7,500 00			6,500 00
		Stat. Ref. H. C., Chap. 10 .....		
		<i>A reporter</i> .....		6,500 00





Service	Montant	Autorité	Montant	Total
	\$		\$ cts.	\$ cts.
<b>SERVICE.</b>				
<b>RECAPITULATION.</b>				
Depenses autorisées par.....		Stat. Ref. H. C., Chap. 10	25,268 69	
		do 12	9,200 00	
		do 16	800 00	
		do 20	20,000 00	
		do 54	4,250 00	
		do 120	58,000 00	
		do 128	2,550 00	
		Acte 25 Vic. Chap. 18	833 33	
		18 Vic. do 39	895 50	
Recettes, estimé des.....		Stat. Ref. H. C., Chap. 15		121,797 52
Estimés, tels que détaillés ci-dessus.....				25,000 00
				17,157 01
		Total.....		163,954 53

**POLICE.**

Service	Montant	Autorité	Montant	Total
	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
<b>SERVICE.</b>				
Québec—Salaires du juge des sessions de la paix.....	1,200 00			
Do du commis.....	365 00			
Paie de 2 hommes de police.....	100 00	Stat. Ref. B. C. Chap. 102	1,665 00	
Habillement de do et dépenses contingentes.....		Estimés.....	4,000 00	5,665 00
Police fluviale.—Québec.....				
Montréal.—Salaires du juge des sessions de la paix.....	1,200 00			
Do du commis.....	547 50			
Paie de 2 hommes de police.....	365 00			
Habillement de do et dépenses contingentes.....	100 00	Stat. Ref. B. C. Chap. 102	2,212 50	
Police fluviale.—Montréal.....		Estim., (\$1,850 doivent être rem. par la com. du havre)	2,500 00	4,712 50
Items divers.—Paie de 2 hommes de police au Sault Ste. Marie.....		Stat. Ref. H. C. Chap. 128		183 00
		Total.....		10,560 50

Service	Montant	Autorité	Montant	Total
	\$		\$ cts.	\$ cts.
<b>RECAPITULATION.</b>				
Depense—Autorisée par.....		Stat. Ref. B. C. Chap. 102	3,877 50	
		do H. C. do 128	153 00	4,030 50
Estimés. { Recettes des droits de tonnage, Québec..... \$4,500 00				
{ Payable par les commis du havre, Montréal..... 1,850 00		Estimés.....		6,500 00
	\$6,350 00	Total.....		10,560 50

**LÉGISLATION.**

Service	Montant	Autorité	Montant	Total
	\$		\$ cts.	\$ cts.
<b>SERVICE.</b>				
<b>Conseil Législatif.</b>				
Salaires de l'orateur (partie).....		Stat. Ref. Chap. 10	1,000 00	
Indemnité aux membres et montant par mille suivant l'estimé du greffier du conseil législatif.....		Do Chap. 8	45,400 00	
Salaires.....		{ Balance de l'année dernière	4,560 00	
Depenses contingentes.....		{ Estimés, tels que détaillés de la dernière année, \$28,200, desquelles requit	30,000 00	81,960 00
		Stat. Ref. Chap. 10	1,000 00	
		Do Chap. 8	86,000 00	
		{ Balance de l'année dernière	40,064 07	
		{ Estimés, tels que détaillés	80,555 93	207,620 00
		Stat. Ref. Chap. 6		5,000 00
<b>Assemblée Législative.</b>				
Impression et reliure des lois de la présente session.....	25,000 00			
Do	2,500 00			
Salaires de la couronne en chancellerie.....	640 00			
Do	300 00			
Depenses contingentes du do	2,000 00			
Octroi à la bibliothèque parlementaire.....				
Commission pour codifier les lois, B. C.....	7,500 00			
Salaires de 3 juges suppléants, cour supérieure.....	6,000 00			
		Stat. Ref. B. C., Chap. 2	13,500 00	43,940 00
		Total.....		338,520 00

S E R V I C E .		M o n t a n t .		A u t o r i t é .		M o n t a n t .		T o t a l .	
		\$ cts.				\$ cts.		\$ cts.	
R E C A P I T U L A T I O N .									
Dépense autorisée par.....						13,500 00		13,500 00	
Do.....						132,400 00		132,400 00	
Do.....						5,000 00		5,000 00	
Do.....						2,000 00		2,000 00	
Balance des estimés de l'année dernière.....						70,064 07		70,064 07	
Estimés, tels que détaillés.....								222,964 07	
Do.....								115,565 93	
Total.....								338,520 00	

E D U C A T I O N .

S E R V I C E .		M o n t a n t .		A u t o r i t é .		M o n t a n t .		T o t a l .	
		\$ cts.				\$ cts.		\$ cts.	
E D U C A T I O N .									
Moitié de l'octroi annuel de \$200,000-00.....						100,000 00		100,000 00	
Somme additionnelle aux écoles communes, Haut et Bas-Canada, (dont \$3,000 de la part du B.-C. devra être employée aux écoles normales.....)									
Do..... (la proportion pour le Haut-Canada applicable aux écoles de grammaire).....		16,000 00				96,000 00		96,000 00	
Avance au fonds de l'éducation supérieure pour faire face au déficit du revenu.....									
Revenu net du fonds des écoles de grammaire, H. C.....		10,000 00				10,000 00		10,000 00	
Moitié de l'octroi annuel du fonds de revenu.....									
Do.....		10,000 00				5,000 00		15,000 00	
Revenu net du fonds de l'éducation pour le Bas-Canada.....									
Aide au fonds de revenu de l'éducation supérieure, B. C.....									
Do.....									
Total.....								20,000 00	

S a l a i r e s d e s D é p a r t e m e n t s , e t c . , C . E .		M o n t a n t .		A u t o r i t é .		M o n t a n t .		T o t a l .	
		\$ cts.				\$ cts.		\$ cts.	
S a l a i r e s d e s D é p a r t e m e n t s , e t c . , C . E .									
Surintendant en chef.....		2,000 00							
Secrétaire.....		1,000 00							
Commis des statistiques.....		525 00							
Commis correspondant et assistant, Journal de l'Education.....		500 00							
Do..... do Journal de l'Instruction.....		330 00							
1er commis copiste.....		325 00							
2e..... do.....		187 50							
Messager.....		5,392 50							
Dépenses contingentes.....		2,500 00							
Dépenses de la bibliothèque.....		500 00							
Pour l'achat des livres pour prix.....		800 00				9,192 50		9,192 50	
Estimés.....									
Total.....								15,742 50	
Total.....								306,742 50	
R E C A P I T U L A T I O N .									
Dépense autorisée par.....						100,600 00		100,600 00	
Do.....						10,000 00		10,000 00	
Do.....						15,000 00		15,000 00	
Do.....						5,000 00		5,000 00	
Total.....								130,600 00	
Total.....								176,742 50	
Total.....								306,742 50	

PHARES ET SERVICE COTIER.

SERVICE.	Montant.	Autorité.	Montant.	Total.
	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
<i>Maison de la Trinité, Québec.</i>				
Salaires du maître.....	600 00			
Do maître du havre.....	920 00			
Do deux surintendants des pilotes.....	1,200 00			
Do trésorier.....	805 00			
Do commis.....	720 00			
Do bailli.....	375 00			
Bureau du maître du havre et dépenses contingentes.....	2,500 00	Estimés.....	7,120 00	
Nouvelles balises.....	800 00			
Bouées.....	1,893 00			
Phares, Portneuf.....	\$188 00			
St. Antoine.....	94 00			
St. Croix.....	116 50			
Piliers.....	610 00			
Bellechasse.....	265 00			
Isle aux Grues.....	265 00			
Bâtiment à lumière.....	887 80			
Grosse Isle, Kamouraska.....	265 00			
Pélerins.....	420 00			
Isle Rouge.....	880 00			
Isle Verte.....	691 20			
Pot-à-l'eau-de-vie.....	275 00			
Bicquet.....	770 00			
Pointe aux Pères.....	272 00			
Pointe des Monts.....	607 50			
Pointe ouest d'Anticosti.....	662 50			
Sud-ouest d'Anticosti.....	745 00			
Bout-est d'Anticosti.....	670 00			
Cap Rosier.....	717 50			
Forteau.....	717 50			
Belle Isle.....	997 50			
Tonnellerie et charroyage de l'huile.....	11,087 00	Estimés.....	14,380 00	21,500 00
	600 00			

	Montant.	Autorité.	Montant.	Total.
<i>Maison de la Trinité, Montréal.</i>				
Salaires du maître.....	312 50			
Do du trésorier.....	662 50			
Do du bailli.....	200 00			
Do du messenger.....	200 00	Estimés.....	1,375 00	
Salaires de 28 gardiens de lumière pour 34 phares et 3 vaisseaux à lumière	2,200 00			
Dépenses diverses.....	7,500 00	Estimés.....	9,700 00	11,075 00
<i>Phares sur les Lacs et Evières à l'intérieur.</i>				
Réparations et items divers.....	2,500 00			
Provisions et leur distribution.....	5,750 00			
Salaires des gardiens et surintendant.....	11,750 00	Estimés.....	20,000 00	
Salaires de gardiens de dépôts de provisions, guides des voyageurs, etc.....	450 00			
Proportion de la dépense pour le maintien des phares sur les lacs St. Paul et Scatterie.....	1,184 59	Estimés, tels que détaillés.....	1,584 59	54,159 59
		Total.....		

**ESTIMÉS**  
DE LA  
**PROVINCE DU CANADA,**  
POUR L'ANNÉE FINISSANT LE 30 JUIN  
**1865.**

ESTIME de la dépense totale de la province du Canada, pour l'année finissant le  
30 juin 1865, pour les services sous-mentionnés :

SERVICE.	Estimé des dépenses.	Vote demandé.
	\$ cts.	\$ cts.
Intérêt sur la dette publique.....	3,606,500 00	Nil.
Charges d'administration.....	45,000 00	do
Fonds d'amortissement.....	180,000 00	do
Rachat de la dette y compris les débentures du lac St. Pierre.....	1,237,000 00	do
Gouvernement civil.....	430,000 00	251,591 80
Administration de la justice, Est.....	364,000 00	150,690 00
Do Ouest.....	327,000 00	34,525 00
Police.....	31,000 00	23,000 00
Pénitencier, maison de réforme et inspection des prisons.....	156,000 00	156,004 00
Législation.....	400,000 00	305,000 00
Education, Est.....	255,000 00	} 292,250 00
Do Ouest.....	275,000 00	
Institutions littéraires et scientifiques.....	14,800 00	14,800 00
Hôpitaux et institutions de charité.....	285,000 00	285,730 00
Exploration géologique.....	20,000 00	20,000 00
Milice.....	380,000 00	394,745 00
Arts, agriculture et statistiques.....	7,000 00	7,000 00
Recensement.....		Nil.
Sociétés d'agriculture.....	105,000 00	8,000 00
Emigration et quarantaine.....	55,000 00	55,000 00
Pensions.....	40,000 00	3,532 00
Annuités des sauvages.....	35,500 00	4,400 00
Travaux et édifices publics.....	800,000 00	578,560 00
Loyers et réparations, do.....	70,000 00	76,000 00
Chemins et ponts.....	140,000 00	155,000 00
Service des steamers océaniques et du fleuve.....	295,000 00	83,000 00
Pharos et service des côtes.....	108,000 00	111,160 00
Pêcheries.....	20,000 00	19,400 00
Rachat des droits seigneuriaux.....	200,000 00	Nil.
Mesurage des bois.....	70,000 00	70,000 00
Inspection des chemins de fer et bateaux-à-vapeur.....	10,000 00	10,000 00
Fonds des municipalités, Est.....		Nil.
Do Ouest, pour 18 mois.....	200,000 00	do
Fonds des sauvages.....	140,000 00	do
Items divers.....	60,000 00	68,800 00
Translation du gouvernement à Ottawa.....	150,000 00	150,000 00
Perception, administration et autres charges sur le revenu :		
Douanes.....	306,000 00	306,000 00
Accise.....	50,000 00	50,000 00
Bureau de poste.....	447,000 00	447,000 00
Travaux publics.....	240,000 00	264,300 00
Territoriale, y compris les fonds spéciaux.....	132,000 00	132,000 00
Total.....	\$11,686,800 00	\$4,527,487 80

ESTIME des services pour lesquels un vote de la Législature est demandé, pour l'année finissant le 30 juin 1865.

SERVICE.	Montant.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.
<i>Gouvernement Civil.</i>		
Bureau du secrétaire du gouverneur-général.....	1,860 00	
Bureau du secrétaire provincial.....	12,876 80	
Bureau du régistateur provincial.....	5,277 50	
Bureau du receveur-général.....	10,485 00	
Département du ministre des finances.....	\$11,050 00	
Do branche des douanes.....	12,910 00	
Do branche de l'audition.....	7,520 00	
	32,080 00	
Bureau du conseil exécutif.....	8,950 00	
Département des travaux publics.....	\$10,881 50	
Do branche des ingénieurs.....	5,902 50	
	16,784 00	
Bureau d'agriculture.....	15,455 00	
Département des postes.....	24,400 00	
Département des terres de la couronne.....	\$50,893 50	
Do branche des sauvages.....	6,820 00	
	57,513 50	
Procureur et solliciteur généraux, Est.....	2,410 00	
Do do Ouest.....	3,500 00	
Dépenses contingentes des départements publics.....	60,000 00	
		251,591 80
<i>Administration de la Justice, Est.</i>		
Pour faire face aux dépenses contingentes de l'administration de la justice, B.-C., non autrement pourvues.....		150,600 00
<i>Administration de la Justice, Ouest.</i>		
Salaires, cour de chancellerie.....	7,200 00	
Do et dépenses contingentes des cours du banc de la reine et des plaids communs.....	7,025 00	
Allocations de circuit aux juges de la cour de chancellerie.....	3,800 00	
Poursuites criminelles.....	10,500 00	
Pour faire face aux dépenses contingentes de l'administration de la justice, dans le Haut-Canada, non autrement pourvues.....	6,000 00	
		34,525 00
<i>Police.</i>		
Montant requis pour faire face aux dépenses de la police fluviale de Montréal, pour l'année courante.....	11,200 00	
Do do de la police fluviale, Québec.....	11,800 00	
		23,000 00
<i>Pénitencier, Maisons de Réforme et Inspection des Prisons.</i>		
Pour le soutien du pénitencier provincial.....	\$49,703 00	
Pour construction et matériaux pour do.....	8,000 00	
	57,703 00	
Pour le soutien de l'asile de Rockwood.....	14,295 00	
Pour construction et matériaux pour do.....	10,000 00	
Eau, gaz, cuisine et appareil de chauffage do.....	3,300 00	
Amueblement.....	2,500 00	
Surintendants et surveillants des travaux do.....	7,490 00	
	37,585 00	
Pour le soutien de la maison de réforme à Penetanguishene.....	16,270 00	
Pour la continuation de l'édifice principal.....	10,300 00	
	26,570 00	
Pour le sout. de la maison de réforme, St. Vincent de Paul.....	18,646 00	
Pour la construction et l'achat d'une maison pour le gardien, réparations, etc., aux bâtisses.....	5,000 00	
	23,646 00	
Inspection des prisons et asiles.....	10,500 00	
		156,004 00
<i>A reporter.....</i>		\$615,810 80

## ESTIME des services pour lesquels un vote de la Législature est demandé.

SERVICE.	Montant.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.
<i>Report</i> .....		615,810 80
<b>LEGISLATION.</b>		
<i>Conseil Législatif.</i>		
Salaire de l'orateur (partie).....	\$1,200 00	
Do du greffier.....	2,000 00	
Do de l'assistant greffier et du traducteur français....	1,600 00	
Do du greffier en loi.....	1,000 00	
Do du chapelain et du bibliothécaire.....	800 00	
Do du gentilhomme huissier de la verge noire.....	400 00	
Do du sergent-d'armes.....	400 00	
Do du messager en chef.....	400 00	
Do du portier.....	240 00	
Do de 3 messagers pour la session, à \$180 chaque....	540 00	
Dépenses contingentes.....	40,000 00	
	48,530 00	
<i>Assemblée Législative.</i>		
Salaire de l'orateur, (partie).....	\$1,200 00	
Do du greffier.....	2,000 00	
Do de l'assistant greffier.....	1,600 00	
Do du greffier en loi et assistant traducteur.....	2,000 00	
Do du sergent-d'armes.....	400 00	
Dépenses contingentes.....	209,840 00	
	217,040 00	
<i>Dépenses Générales.</i>		
Frais de l'impression et reliure des lois.....	\$25,000 00	
Do distribution do do.....	2,500 00	
Nouvelle édition des statuts refondus.....	6,000 00	
Octroi à la bibliothèque parlementaire.....	4,000 00	
Salaire du greffier de la couronne en chancellerie.....	1,230 00	
Dépenses contingentes du do do.....	600 00	
	39,380 00	
		305,000 00
<i>Education.</i>		
Somme additionnelle pour écoles communes, H. et B. Canada, (\$5,000 de cette somme sur la part du Bas Canada, devant être affectées aux écoles normales.....		160,000 00
Aide au fonds de revenu de l'éducation supérieure, B.-C.....	\$20,000 00	
Do do H.-C.....	20,000 00	
	40,000 00	
Devant être distribuée comme suit :—		
Collège Victoria, Cobourg.....	\$5,000 00	
Queen's College, Kingston.....	5,000 00	
Collège Regiopolis, do.....	3,000 00	
Collège St. Michel, Toronto.....	2,000 00	
Collège Bytown, Ottawa.....	1,400 00	
Fonds de l'école de grammaire, H.-C.....	3,200 00	
Collège de L'Assomption, Sandwich.....	400 00	
	\$20,000 00	
Somme additionnelle aux écoles communes, Haut et Bas-Canada, la proportion pour le H.-C. étant applicable aux écoles de grammaire..		32,000 00
Avance au fonds d'éducation supér. pour defrayer le déficit du revenu..		30,000 00
Salaires et dépenses contingentes du bureau de l'éducation, B.-C.....		17,250 00
Do do H.-C.....		13,000 00
		292,250 00
<i>A reporter</i> .....		\$1,213,060 00

## ESTIMÉ des services pour lesquels un vote de la Législature est demandé.

S E R V I C E .	Montant.		Total.	
	\$	cts.	\$	cts.
<i>Report</i> .....			1,213,060	80
<i>Institutions Littéraires et Scientifiques.</i>				
Observatoire, Québec, pour défrayer les dépenses .....	2,400	00		
Do Toronto, do do .....	4,800	00		
Do Kingston, do do .....	500	00		
Do Isle Jésus, do do .....	500	00		
Aide à la faculté médicale, collège McGill, Montréal .....	750	00		
Do do college Victoria, Cobourg .....	750	00		
Do école de médecine, Montréal .....	750	00		
Do do Kingston .....	750	00		
Do do Toronto .....	750	00		
Do Institut Canadien, do .....	750	00		
Do société d'histoire naturelle, Montréal .....	750	00		
Do société historique, Québec .....	750	00		
Do Institut Canadien, Ottawa .....	300	00		
Do Athéneum, do .....	300	00		
			14,800	00
<i>Hôpitaux et Institutions de Charité.</i>				
Aide à l'hôpital de Toronto..... Toronto.....	6,400	00		
Do do pour les patients du comté..... do .....	4,800	00		
Do maison d'industrie..... do .....	2,400	00		
Do asile des orphelins protestants, et société de secours des femmes. .... do .....	640	00		
Do asile de la Magdeleine..... do .....	480	00		
Do asile des orphelins catholiques romains .....	640	00		
Do hospice de la maternité .....	480	00		
Do asile des filles et crèche publique .....	320	00		
Do asile de la providence..... do .....	320	00		
Do institutions des sourds et muets pour le H. C.... do .....	1,600	00		
Do malades indigents .....	3,200	00		
Do hospice de la maternité..... Québec..... do .....	480	00		
Do association des dames charitables de l'asile des orphelins catholiques romains..... do .....	480	00		
Do asile du Bon Pasteur..... do .....	640	00		
Do directeurs de l'asile des orphelines protestantes .. do .....	320	00		
Do asile de Finlay..... do .....	320	00		
Do asile des orphelins..... do .....	320	00		
Do asile de Ste. Brigitte .....	320	00		
Do asile protestant des dames..... do .....	320	00		
Do asile militaire du Canada pour les veuves et orph's. do .....	160	00		
Do malades indigents .....	3,200	00		
Do hôpital-général des sœurs de la charité .....	800	00		
Do corporation de l'hôpital-général..... do .....	4,000	00		
Do hôpital St. Patrice..... do .....	1,600	00		
Do sœurs de la providence .....	1,120	00		
Do asile de la rue Bonaventure .....	430	00		
Do asile Nazareth pour les aveug's et les enfants pauv's do .....	430	00		
Do asile St. Patrice des orphelins catholiques romains. do .....	640	00		
Do asile des orphelins protestants .....	640	00		
Do maison de refuge .....	480	00		
Do société bienveillante des dames pour les veuves et les orphelins..... do .....	320	00		
Do hospice de la maternité de l'université..... do .....	480	00		
Do do aux soins des sœurs de la miséricorde..... do .....	480	00		
Do institution des sourds et muets..... do .....	1,600	00		
Do asile des orphelins catholiques romains .....	320	00		
Do asile de la Magdeleine, (dames du Bon Pasteur)... do .....	320	00		
Do institut pour les mots d'yeux et d'oreilles..... do .....	320	00		
Do dispensaire de Montréal .....	320	00		
Do école d'industrie et refuge de Montréal .....	320	00		
Do asile de St. Vincent de Paul .....	430	00		
<i>A reporter</i> .....	\$42,890	00	\$1,227,860	80

## ESTIME des services pour lesquels un vote de la Législature est demandé.

SERVICE.	Montant.	Total.
	\$- cts.	\$- cts.
<i>Report</i> .....	42,890 00	1,227,860 80
<i>Hôpitaux et Institutions de Charité.—Suite.</i>		
Aide à l'hôpital-général de Kingston..... Kingston...	4,800 00	
Do maison d'indust. et de refuge pour les malades indig's do ...	2,400 00	
Do hôpital de l'Hôtel-Dieu ..... do ...	800 00	
Do asile des orphelins ..... do ...	640 00	
Do hôpital d'Hamilton ..... Hamilton...	4,800 00	
Do asile des orphelins et société bienveil'te des dames.. do ...	640 00	
Do asile catholique romain ..... do ...	640 00	
Do malades indigents..... Trois Rivières	2,240 00	
Do hôpital de London..... London...	2,400 00	
Do hôpital protestant..... Ottawa...	1,200 00	
Do hôpital catholique romain ..... do ...	1,200 00	
Do hôpital de St. Hyacinthe..... St. Hyacinthe	320 00	
Do hôpital-général, district de Richelieu..... Sorel...	£20. 00	
	65,290 00	
Hôpital de marine et des émigrés ..... Québec...	21,688 00	
Asile provincial des aliénés, Toronto, soutien.....	63,000 00	
do branche de l'université.....	13,870 00	
Asile d'Orillia do .....	15,482 00	
Asile de Malden, do .....	26,500 00	
Soutien de l'asile St. Jean.....	14,500 00	
Asile Beauport, Québec.....	65,000 00	
Marins naufragés .....	600 00	
		285,730 00
<i>Exploration Géologique.</i>		
Pour faire face aux dépenses de l'exploration géologique de la province, pour l'année finissant le 30 juin 1865.....		20,000 00
<i>Arts, Agriculture et Statistiques.</i>		
Aide aux chambres des arts et manufactures, Haut. et Bas-Canada, à \$2,000 chaque .....	4,000 00	
Impressions, etc., spécifications et dessins des patentes.....	3,000 00	
		7,000 00
<i>Sociétés d'Agriculture.</i>		
Aide aux chambres d'agriculture, Haut et Bas Canada, à \$4,000 chaque .....		8,000 00
<b>MILICE.</b>		
<i>Salaires du Département.</i>		
Député adjudant général, Bas-Canada.....	\$2,240 00	
Do Haut-Canada .....	2,000 00	
Aide-de-camp provincial .....	1,840 00	
Commis principal et comptable.....	2,000 00	
Premier commis .....	1,200 00	
Surintendant des magasins .....	1,200 00	
1 commis .....	1,000 00	
3 do à \$600 chaque .....	1,800 00	
2 do à \$500 do .....	1,000 00	
Messageur.....	400 00	
Assist. do et journalier.....	365 00	
	15,045 00	
Dépenses contingentes pour papeterie, impressions, réparation d'armes, etc., transport des armes, munitions et approvisionnements, et autres dépenses incidentes de la milice.....	25,000 00	
Munitions à balle .....	\$11,000 00	
do à poudre.....	3,000 00	
	14,000 00	
<i>A. reporter</i> .....	\$54,045 00	\$1,548,590 80



## ESTIME des services pour lesquels un vote de la Législature est demandé.

SERVICE.	Montant.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.
<i>Report</i> .....	54,045 00	1,548,590 80
<b>MILICE.—(Suite.)</b>		
<i>Arsenaux Publics.</i>		
8 gardes-magasins d'arsenaux, à \$300 chacun par année....	\$2,400 00	
Loyer des arsenaux, soin des armes et paie des sergents-majors de batteries de campagne, des gardiens et employés d'arsenaux, y compris le chauffage et l'éclairage.	20,000 00	
	22,400 00	
Ecoles pour l'instruction militaire à Québec et à Toronto.....	100,000 00	
Pour inspections spéciales des volontaires par des officiers du service de Majesté.....	2,000 00	
Corps effectifs de volontaires, en vertu de la sec. 16, acte de milice vol.	5,000 00	
Paie des officiers militaires pour l'examen des officiers de la force volontaire.....	1,500 00	
Compensation aux pensionnaires au lieu de terre	10,000 00	
Pour service général de la milice et force volontaire .....	200,000 00	
		394,745 00
<i>Emigration.</i>		
Pour faire face aux salaires et dépenses contingentes du département de l'émigration pour l'entretien de l'établissement de la quarantaine à la Grosse-Isle .....		55,000 00
<i>Pensions.</i>		
Samuel Walker, comme ci-devant greffier des comités du conseil législatif, Bas-Canada.....	\$400 00	
John Bright, comme ci-devant messenger do .....	80 00	
Louis Gagné, do assemblée législative, B.-C.	72 00	
	552 00	
G. B. Faribault, comme ci-dev. ass. greff. des com., ass. lég.	\$1600 00	
Mme. Catherine Antrobus.....	800 00	
Mme. Charlotte McCormick.....	400 00	
Pierre Bouchard, pour blessures reçues au service public...	100 00	
Jacques Brien, do do .....	80 00	
	2,980 00	
<i>Annuités des Sauvages.</i>		3,532 00
Nouvelles annuités des sauvages.....		4,400 00
<b>TRAVAUX ET EDIFICES PUBLICS,</b>		
Bâtisses d'Ottawa, somme additionnelle.....	300,000 00	
<i>Canal Welland.</i>		
Continuation du creusement jusqu'au niveau du lac Erié.....	60,000 00	
<i>Canal Locks.</i>		
Construction d'un pont tournant et de culées à l'écluse St. Gabriel.....	9,000 00	
<i>Canal Carillon et Grenville.</i>		
3 paires de portes d'écluse et creusement de l'entrée supérieure.....	11,000 00	
<i>Canal Rideau.</i>		
Six paires de nouvelles portes d'écluse.....	5,000 00	
Construction de ponts.....	6,000 00	
	11,000 00	
<i>A reporter</i> .....	\$591,000 00	\$2,006,267 80

## ESTIME des services pour lesquels un vote de la Législature est demandé.

SERVICE.	Montant.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.
<i>Report</i> .....	391,000 00	2,006,267 80
<b>TRAVAUX ET EDIFICES PUBLICS.—Suite.</b>		
<i>Lac St. Pierre.</i>		
Achèvement du chenal à eau profonde.....	46,000 00	
<i>Phares des Lacs et Rivières à l'intérieur.</i>		
Jetée à la Longue Pointe et Ile Nottawasaga, etc.....	5,560 00	
<i>Travaux d'Ottawa.</i>		
Améliorations sur la rivière du Moine.....	\$5,000 00	
Do do Petewawa.....	9,000 00	
	14,000 00	
<i>Arpentages et Inspections</i> .....	4,000 00	
Inspection du chemin de fer intercolonial.....	20,000 00	
<b>A MEME LES FONDS SPECIAUX.</b>		
	480,560 00	
Achèvement de la nouvelle prison de Québec, à même le fonds de bâtisse et de jury pour le district de Québec.....	20,000 00	
Achèvement de la cour de justice et prison d'Algoma, à même le fonds de bâtisse du Haut-Canada.....	18,000 00	
A même le fonds de bâtisse et de jury, prison de St. François.....	10,000 00	
<i>Loyers et réparations, Edifices Publics.</i>		
Loyers et réparations, etc., généralement.....	34,000 00	
Hôpital de Marine, Québec.....	2,000 00	
Réparations et additions aux bâtisses.....	40,000 00	
<i>Chemins et Ponts.</i>		
Chemins de colonization, Haut-Canada.....	\$50,000 00	
do Bas-Canada.....	50,000 00	
	100,000 00	
<i>Chemins et Ponts, C.E.</i>		
Pour compléter le chemin du St. Laurent et du Nouveau-Brunswick via Métapédia, pour la défense militaire....	\$40,000 00	
Continuation de la construction des chemins Témiscouata, Matane et Cap Chnts, Gaspé, Malbaie et Grande Baie, Esecoumains, Portneuf et Pointe aux Orignaux.....	15,000 00	
	55,000 00	
<i>Service des Steamers Océaniques et du fleuve.</i>		
Service des bateaux remorqueurs entre Montréal et Kingston.....	8,000 00	
Steamers de la province.....	75,000 00	
<i>Phares et Service Cotier.</i>		
La Trinité, Québec, salaires tels que détaillés dans les estimés.....	14,210 00	
phares, bouées et lumières, do.....	26,350 00	
	40,560 00	
Do Montréal, salaires et dépenses contingentes, etc.....	22,200 00	
Phares sur les lacs et les rivières à l'intérieur.....	42,000 00	
Nouvelle lumière à la Pointe Pelée.....	3,000 00	
Salaire de deux gardiens de dépôts de provisions à Anticosti, pour le soulagement des personnes naufragées, à \$200 chaque.....	400 00	
Salaire du maître du Havre, à Gaspé.....	\$50 00	
do do Amherst.....	50 00	
	100 00	
<i>A reporter</i> .....	\$108,260 00	\$2,848,827 80

## ESTIME des services pour lesquels un vote de la Législature est demandé.

S E R V I C E .	Montant.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.
<i>Report</i> .....	108,260 00	2,848,827 00
Allocation à Pierre Brochu pour résider au lac Métapédiac, sur le chemin de Kempt, pour y assister les voyageurs.. \$100 00		
Do à Marcel Brochu, do au Petit Lac, do 100 00		
Do à Jonathan Noble, do à la Fourche, do 100 00		
Do à Thomas Evans, do à Assametquagan, do 100 00		
	400 00	
Proportion des dépenses pour l'entretien des phares sur les Isles St. Paul et Scatterie, dans le golfe.....	2,500 00	111,160 00
<i>Mesurage des Bois.</i>		
Bureau du surintendant des mesureurs de bois.....		70,000 00
<i>Pêcheries.</i>		
Primes.....	9,000 00	
Bas-Canada.....	8,200 00	
Haut-Canada.....	2,200 00	19,400 00
<i>Inspection des Chemins de Fer et Bateaux-à-vapeur.</i>		
Chemins de fer.....	5,000 00	
Bateaux-à-vapeur.....	5,000 00	10,000 00
<i>Items divers.</i>		
Octroi pour encourager la communication par chemin, bateaux-à-vap. et télégraphe avec le territoire Nord-Ouest.....	50,000 00	
Pour frais de port de la Gazette Officielle.....	800 00	
Pour diverses impressions.....	5,000 00	
Translation du gouvernement à Ottawa.....	150,000 00	
Pour faire face aux dépenses imprévues du service public.....	60,000 00	268,800 00
<i>Perception, administration et autres charges sur le Revenu.</i>		
Douanes, (moins les droits remis).....	306,000 00	
Accise.....	50,000 00	
Bureau de poste.....	447,000 00	
Travaux publics, soutien..... \$127,300 00		
Do réparations..... 92,000 00		
Do perception et items divers..... 38,000 00		
Do réparat., débar. au-dessous de Québec... 6,000 00		
	264,300 00	
Exploration territoriale, Haut-Canada..... \$30,000 00		
Do Bas do ..... 30,000 00		
	60,000 00	
Commissions, inspections, annonces et autres dépenses con- tingentes des terres de la couronne, (y compris les fonds spéciaux) bois et forêts et terres de l'artillerie.....	72,000 00	
	132,000 00	
Total.....		1,199,300 00
		\$4,527,487 80

Etat indiquant les détails de certains services pour lesquels un vote de la Législature est requis, tel qu'il appert par les estimés pour l'année finissant le 30 juin 1865.

SÉRVICE.	Montant.	Autorité.	Montant.	Total.
	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
<b>GOUVERNEMENT CIVIL.</b>				
Gouverneur-général.....		Stat. Ref. Chap. 10.....	6,144 00	31,111 07
Bureau du secrétaire civil.....		do	1,860 00	8,004 00
<i>Bureau de Secrétaire Provincial.</i>				
Secrétaire provincial.....	2,840 00	Stat. Ref. Chap. 10.....	5,000 00	
Assistant secrétaire provincial, Est.....	2,600 00	do	5,440 00	
do Ouest.....	2,000 00			
Commis, 1 à.....	1,610 00			
do 1 à.....	1,610 00			
do 1 à.....	1,400 00			
do 2 à \$1,360.....	2,720 00			
do 1 à.....	1,200 00			
do 1 à.....	990 00			
do 1 à.....	418 80			
Messageurs, 2 à \$495.....	730 00			
Gardiens de bureau.....	208 00	Estimés.....	12,876 80	23,310 80
Commis des archives.....				
do bureau des examinateurs.....				
<i>Bureau du Régistrateur Provincial.</i>				
Député régistrateur provincial.....	1,610 00	Stat. Ref. Chap. II.....	1,810 00	
Commis, 1 à.....	1,460 00			
do 2 extra, à \$730 chaque.....	800 00			
do 1 à.....	912 50			
do 1 à.....	495 00	Estimés.....	5,277 50	7,087 50
Messageur.....				
<i>Bureau du Receveur Général.</i>				
Receveur général.....	2,600 00	Stat. Ref. Chap. 10.....	5,000 00	
Député receveur général.....	1,600 00	do	4,200 00	
Teneur de livres.....				
Commis, 2 à \$1,600.....	3,200 00			
do 1 à.....	1,400 00			

1 à.....	1,360 00			
1 à.....	1,260 00			
1 à.....	2,400 00			
2 à \$1,200.....	500 00	Estimés.....	10,485 00	19,685 00
Gardiens de bureau.....	365 00			
Messageur.....				
<i>Département des Finances.</i>				
Ministre des finances.....	2,600 00	Stat. Ref. Chap. 10.....		
Député inspecteur général.....	1,800 00			
Commis principal et teneur de livres provincial.....	1,600 00	do		
Teneur de livres.....				
Balance du salaire du commis principal.....	200 00			
Teneur de livres.....	1,600 00			
Commis, 1 à.....	1,360 00			
do 2 à \$1,200.....	2,400 00			
1 à.....	1,000 00			
1 à.....	1,840 00			
2 à \$920.....	500 00			
1 à.....	800 00			
1 à.....	500 00			
1 à.....	450 00			
Gardiens de bureau.....	1,000 00	Estimés.....	11,650 00	22,650 00
Messageur.....				
Commis, bureau de prêts aux incendiés de Québec.....				
<i>Branches des Douanes.</i>				
Commissaire.....	2,000 00	Stat. Ref. Chap. II.....	2,600 00	
Assistant do.....	1,600 00			
Commis, 1 à.....	5,440 00			
do 4 à \$1,360 chaque.....	2,120 00			
do 2 à \$1,060 chaque.....	800 00			
1 à.....	500 00	Estimés.....	12,910 00	15,510 00
1 à.....	450 00			
Messageur.....				
<i>Branches de l'Auditeur.</i>				
Auditeur.....	2,600 00	Stat. Ref. Chap. II.....	4,200 00	
Premier teneur de livres.....	1,600 00			
Second teneur de livres.....	1,600 00			
Commis, 1 à.....	1,360 00			
1 à.....	1,200 00			
2 à \$1,060 chaque.....	2,120 00			
1 à.....	1,000 00	Estimés.....	7,520 00	11,720 00
1 à.....	240 00			
Messageur.....				
				\$139,084 37

A reporter.....

GOUVERNEMENT CIVIL.—*Suite.*

SERVICE	Montant.		Autorité.	Montant.		Total.
	\$	cts.		\$	cts.	
<i>Bureau du Conseil Exécutif.</i>						
Président du conseil.....	2,600	00	Stat. Ref. Chap. 10.....	5,000	00	189,084 37
Commis do.....	1,840	00	do Chap. II.....	4,440	00	
Commis confidentiel (partie).....						
Do (balance).....	160	00				
Commis, 1 à.....	1,600	00				
2 à \$1,400.....	2,800	00				
1 à.....	1,100	00				
1 à.....	800	00				
1 à.....	500	00				
Gardien de bureau, 3.....	600	00				
Messagers, 2 à \$495.....	990	00				
1 à.....	400	00	Estimés.....	8,950	00	18,800 00
<i>Département des Travaux Publics.</i>						
Commissaire.....	3,300	00	Stat. Ref. Chap. 10.....	5,000	00	
Député commissaire.....	900	00	do Chap. 23.....	2,400	00	
Moins ce qui doit être chargé au fonds d'inspection des chemins de fer						
Do (additionnel).....	200	00	do Chap. II.....	3,610	00	
Teneur de livres.....	1,800	00				
Do.....	1,610	00				
Assistant teneur de livres.....	1,400	00				
Do.....	1,314	00				
Commis, 1 à.....	1,530	00				
1 à.....	1,200	00				
2 à \$980.....	1,960	00				
1 à.....	800	00				
1 à.....	730	00				
1 à \$2 par jour.....	547	50				
1 à \$1.50 par jour.....	500	00				
Gardien de bureau.....	500	00				
Messagers, 2 à \$450.....	900	90	Estimés.....	10,881	50	

SERVICE	Montant.		Autorité.	Montant.		Total.
	\$	cts.		\$	cts.	
<i>Branche des Ingénieurs.</i>						
Ingénieur en chef.....	3,240	00	Stat. ref. chap. II.....	7,440	00	35,234 00
Assist. do.....	2,400	00				
Architecte.....	1,800	00				
Dessinateurs, 1 à.....	1,200	00				
1 à \$1200, moins \$400 à être chargés au f'de d'insp. des c. de f.	800	00				
1 à \$3 par jour.....	1,095	00				
1 à \$2.50 par jour.....	912	50				
1 à \$2 par jour.....	730	00				
1 à \$2 par jour.....	800	00				
Commis.....	365	00	Estimés.....	5,902	50	
Messageur.....						
<i>Département du Ministre de l'Agriculture.</i>						
Ministre de l'Agriculture.....	5,000	00				
Commis, 1 à.....	1,610	00				
1 à.....	1,440	00				
1 à.....	1,040	00				
1 à.....	900	00				
1 à.....	900	00				
2 à \$600.....	1,200	00				
Inspecteur des agences, chemins de colonisation, B.-C.	900	00				
do et teneur de livres.....	600	00				
Gardien.....	900	00				
Messagers, 2 à \$450.....	900	00				
Secur de bois, etc., à \$1 par jour.....	365	00				
Gardien de bureau.....	100	00	Estimés.....	15,455	00	
<i>Département du Maître-Général des Postes.</i>						
Maître-général des postes.....	2,600	00	Stat. ref. chap. 10.....	5,000	00	
Député do.....	2,000	00				
Comptable.....	1,800	00				
Secrétaire.....	1,600	00	Stat. ref. chap. 11.....	10,200	00	
Caisier.....	2,200	00				
Surintendant, branche des mandats d'argent.....						
Commis, 6 à \$1360.....	8,160	00				
1 à.....	1,240	00				
1 à.....	1,200	00				
2 à \$1060.....	2,120	00				
1 à.....	940	00				
1 à.....	900	00				
1 à.....	2,400	00				
3 à \$800.....	2,400	00				
2 à \$640.....	1,280	00				
4 à \$600.....	2,400	00				
5 à \$500.....	2,500	00	Estimés.....	24,400	00	39,600 00
Messageur.....	500	00				\$247,763 37

GOVERNMENT CIVIL.—*Suite.*

S E R V I C E .	Montant.		Autorité.	Montant.		Total.	
	\$	cts.		\$	cts.		
<i>Procureur et Solliciteur Généraux, Est.</i>							
Procureur-général.....	5,000	00	Report.....				
Solliciteur-général.....	3,000	00					
Greffier permanent, département en loi de la couronne (partie).....	1,200	00		Stat. ref. chap. 10.....	9,200	00	
Do (do) (do) (balance).....	760	00		Acte 18 Vict., chap. 89.....	240	00	
Commis.....	1,200	00	Estimés.....	2,410	00	11,850 00	
Messageur.....	450	00					
<i>Procureur et Solliciteur Généraux, Ouest.</i>							
Procureur-général.....	5,000	00	Stat. ref. chap. 10.....	8,000	00		
Solliciteur-général.....	3,000	00					
Commis principal.....	1,800	00					
Commis.....	800	00					
Agent à Toronto.....	400	00	Estimés.....	3,500	00	11,500 00	
Messageur.....	500	00					
<i>Département des Terres de la Couronne.</i>							
Commissaire en chef.....	2,600	00	Stat. ref. chap. 11.....				
Assistant do.....	2,400	00					
Député arpenteur général.....	1,610	00					
Comptable.....	1,400	00					
Surintendant des bois et forêts (partie).....	4,800	00					
Dessinateurs—4 à \$1,200 chaque, (partie).....	1,160	00					
1 à.....	1,080	00					
1 à.....	1,060	00					
1 à.....	1,040	00					
1 à.....	912	50					
					18,062	50	

Balance du salaire du surintendant des bois et forêts.....	200	00	Estimés.....			
Do des salaires de 4 dessinateurs.....	1,080	00				
Commis—3 à \$1610.....	4,830	00				
1 à.....	1,600	00				
1 à.....	1,440	00				
7 à \$1360.....	9,520	00				
1 à.....	1,280	00				
2 à \$1080.....	2,160	00				
6 à \$1060.....	6,360	00				
1 à.....	1,050	00				
11 à \$912 50.....	10,037	50				
1 à.....	760	00				
12 à \$730.....	8,760	00				
Gardien de bureau.....	900	00				
Messageurs, 2 à \$450.....	900	00				
1 à.....	415	00				
<i>Branche des Sauvages.</i>						
Député surintendant.....	2,000	00	Estimés.....			
Premier commis.....	1,400	00				
Comptable.....	1,400	00				
2 commis à \$730.....	1,460	00				
Messageur.....	240	00				
Gardien de bureau.....	120	00				
<i>Dépenses contingentes des départements publics.....</i>						
				50,893	50	
				6,620	00	80,576 00
				30,000	00	
				60,000	00	90,000 00
						\$441,689 37
<i>RECAPITULATION.</i>						
				Total, Gouvernement Civil.....		
				Montant autorisé par Stat. Ref. Chap. 10..... \$119,455 07		
				Do do do 11..... 68,002 50		
				Do Acte 18 Vict., Chap. 89..... 240 00		
				Do Stat. Ref. Chap. 28..... 2,400 00		
				Estimés..... 190,097 57		
				251,591 80		
				\$441,689 37		

ADMINISTRATION DE LA JUSTICE.—EST.

S E R V I C E	Montant.	Autorité.	Montant.	
			\$	cts.
<i>Cour du Banc de la Reine.</i>				
Juge en chef .....	5,000 00			
Quatre juges puisné, à \$4,000 chaque.....	16,000 00	Stat. Ref. Chap. 10 .....	21,000 00	
<i>Cour Supérieure.</i>				
Juge en chef .....	5,000 00			
Six juges puisné à \$4,000 chaque .....	24,000 00			
Huit do à \$3,200 do .....	25,600 00			
Trois do à \$2,800 do .....	8,400 00	Stat. Ref. Chap. 10.....	63,000 00	
<i>Cour de Vice-Amirauté.</i>				
Juge.....	333 33	Stat. Ref. B. C., Chap. 93 .....	2,000 00	
Maréchal .....	666 67	Stat. Ref. Chap. 10.....	1,000 00	
Registreur.....				
<i>Poursuites criminelles</i>				
<i>Allocations de Circuit.</i>				
Estimés .....			6,200 00	
{ Stat. Ref. Chap. 10.....			2,000 00	
{ Estimés .....			90,000 00	
<i>Moyenne des recettes du fonds d'honor. de justice.</i>				
{ Stat. Ref. B. C., Chap. 93, déficit, .....	14,400 00		104,400 00	
<i>Fonds de Bénéfices et de Juries.</i>				
Pour réparations des cours de justices, etc.....	108,000 00	Stat. Ref. B. C., Chap. 109 .....		5,000 00
Depenses contingentes des shérifs.....	13,500 00			
Do .....				

Salaires des médecins des prisons .....	2,500 00			
Coroners, salaires et dépenses contingentes .....	15,000 00			
Salaires des greffiers de la couronne et de la paix, Nouveaux Districts.....	1,260 00			
Interprètes des cours, salaires.....	750 00			
Grands constables.....	680 00			
<i>Gardiens des prisons et cours de justices.</i>				
<i>Items divers.</i>				
Révission et préparation des listes de jury .....				
Depenses diverses, non autrement pourvues .....				
<i>Depenses :</i>				
<i>Autorisés par Stat. Ref. Chap. 10.</i>				
Do L. C. Chap. 93 .....				
Do do " 79 .....				
Do do " 84 .....				
Do do " 109 .....				
Do do " 93 (Déficit du fonds d'honoraires).....				
<i>Estimés des recettes du fonds d'honoraires de justice, B. C.</i>				
<i>Estimés—Montant requis pour faire face aux dépenses contingentes de l'administration de la justice, savoir :—</i>				
Poursuites criminelles.....	91,200 00			
Allocations de circuit.....	10,800 00			
Do des protonotaires.....	100 00			
Depenses contingentes des shérifs.....	2,000 00			
Do des protonotaires.....	5,000 00			
Salaires des greffiers de la couronne et de la paix, nouveaux districts.....	14,400 00			
Médecins des prisons .....				
Coroners .....	9,500 00			
Interprètes des cours.....	2,000 00			
Grands constables.....	108,000 00			
Items divers.....	13,500 00			
<i>Total.</i>				
			136,690 00	
			9,900 00	
			4,500 00	
			364,190 00	
			123,500 00	
			90,000 00	
			18,690 00	
			\$364,190 00	

RECAPITULATION.





ADMINISTRATION DE LA JUSTICE, OUEST.—Suite.

SERVICE.	Montant.	Autorité.	Montant.	Total.
			\$ cts.	\$ cts.
<b>RECAPITULATION.</b>				
Depenses—autorisées par.....				
Stat. ref. H. C., chap. 10.....		\$49,912 00		
do do 12.....		18,400 00		
do do 16.....		1,600 00		
do do 20.....		40,000 00		
do do 54.....		8,500 00		
do do 120.....		116,000 00		
do do 123.....		5,100 00		
Acte 25 Vic. chap. 18.....		1,666 66		
18 Vic. do 89.....		1,580 00		
Recettes—Estimés des.....			242,758 66	
Estimés—tels que détaillés ci-dessus.....			50,000 00	
			34,525 00	\$327,283 66

POLICE.

SERVICE.	Montant.	Autorité.	Montant.	Total.
			\$ cts.	\$ cts.
Québec—Salaires de la paix.....	2,400 00		3,330 00	
Do du commis.....	730 00			
Paie de deux hommes de police.....	200 00			
Habillement de do et dépenses contingentes.....			11,800 00	15,130 00
Police <i>finiviale</i> —Québec.....				
Montréal—Salaires du juge des sessions de la paix.....	2,400 00			
Do du commis.....	1,095 00			
Paie de deux hommes de police.....	730 00			
Habillement de do et dépenses contingentes.....	200 00		4,425 00	
Police <i>finiviale</i> —Montréal.....				
Items divers—Salaires de deux hommes de police au Sault Ste. Marie.....			11,200 00	15,625 00
				366 00
				\$31,121 00

RECAPITULATION.	Montant.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.
Depense—Autorisée par.....		
Stat. Ref. H. C. Chap. 128.....	366 00	8,121 00
do B. C. do 102.....	7,755 00	23,000 00
Estimés. { Recettes—Des droits de tonnage, Québec.....		
do Payable par les commis. du harre, Montreal. 3,700		
	\$14,700	\$31,121 00

LEGISLATION.

SERVICE.	Montant.	Autorité.	Montant.	Total.
			\$ cts.	\$ cts.
<b>Conseil Législatif.</b>				
Salaires de l'orateur (partie).....			2,000 00	
Indemnité aux membres et montant par mille.....			46,400 00	
Salaires et dépenses contingentes.....			48,580 00	96,980 00
<b>Assemblée Législative.</b>				
Salaires de l'orateur (partie).....			2,000 00	
Indemnité aux membres et montant par mille.....			86,000 00	
Salaires et dépenses contingentes.....			217,040 00	305,040 00
<b>Depenses Générales.</b>				
Impression et reliure des lois.....	25,000 00			
Pour distribution do.....	5,000 00			
Nouvelle édition des statuts refondus.....	6,000 00			
Ouvroir à la bibliothèque parlementaire.....	4,000 00			
Salaires du greffier de la couronne en chancellerie.....	1,280 00			
Depenses contingentes du do.....	600 00			
Commission pour ecdfier les lois, B. C.....	15,000 00			
Salaires de 3 juges suppléants, cour supérieure.....	12,000 00			
<b>RECAPITULATION.</b>				
Depense, autorisée par.....				
Stat. Ref. Chap. 2.....		\$27,000 00		
Do Chap. 3.....		132,400 00		
Do Chap. 10.....		4,000 00		
Estimés, tels que détaillés.....			163,400 00	
			307,500 00	\$470,900 00



PHARES ET SERVICE COTIER.—*Suite.*

SERVICE.	Montant.	Autorité.	Montant.	Total.
	\$		\$ cts.	\$ cts.
<i>Report</i> .....	\$12,294 00		14,210 00	
		<i>Report</i> .....		
Pointe aux Pères.....	544 00			
Pointe des Monts.....	1,215 00			
Pointe Ouest d'Anticosti.....	1,325 00			
Pointe Sud-ouest do.....	1,490 00			
Bout Est do.....	1,340 00			
Cap Rosier.....	1,435 00			
Forteau.....	1,435 00			
Belle Isle.....	1,990 00			
		Estimés .....	26,350 00	40,560 00
<i>Maison de la Trinité, Montréal.</i>				
Salario du maître.....	625 00			
do trésorier.....	1,325 00			
do bailli.....	400 00			
do messenger.....	400 00			
		Estimés.....	2,750 00	
Salaires de 28 gardiens de lumière pour 24 phares et 3 vaisseaux à lumière.			4,400 00	
Dépenses diverses.....			15,050 00	22,200 00
<i>Phares sur les Lacs et Rivières à l'intérieur.</i>				
Réparations et items divers.....	5,600 00			
Provisions et leur distribution.....	16,400 00			
Salaires des gardiens et surintendant.....	20,000 00			
		Estimés.....		42,000 00
Salaires des gardiens des dépôts de provisions, etc.....		Estimés, tels que détaillés.....		3,400 00
				108,160 00

## ESTIMES SUPPLEMENTAIRES

De la province du Canada, pour lesquels un vote de la Législature est demandé.

SERVICE.	Montant.	Total.
POUR LES SIX MOIS EXPIRES LE 30 JUIN 1864.	\$ cts.	\$ cts.
<i>Administration de la Justice, Ouest.</i>		
Poursuites criminelles, additionnel .....		1,000 00
<i>Assemblée Législative.</i>		
G. W. Wicksteed, pour services comme greffier en loi au gouvernement, pour les années 1862 et 1863, et pour les six mois expirant le 30 juin 1864, à \$400 par année.....		1,000 00
<i>Education, Ouest.</i>		
Somme additionnelle requise pour faire face aux dépenses contingentes du département de l'éducation du Haut-Canada.....		1,000 00
<i>Education, Est.</i>		
Montant requis pour couvrir la défalcation de H. B. Ste. Marie, ci-devant comptable du département de l'éducation pour le Bas-Canada, pour le remboursement duquel caution a été obtenu, par O. C. du 18 février 1864.....		550 00
<i>Travaux et Edifices Publics.</i>		
Arpentages et inspections, balance requise.....	701 08	
Propriété Cataract, avance de la balance due sur icelle, par O. C. du février 1864, à être remboursée par l'acquéreur. ....	12,000 00	
<i>A même les Fonds Spéciaux.</i>		
Dépenses sur prisons et palais de justice, C. E., à être porté contre le compte du fonds des municipalités, B. C.....	192 50	12,893 58
<i>Annuités des Sauvages.</i>		
En addition à l'octroi en vertu des statuts refondus du B. C., chap. 14., Nouvelles annuités des sauvages—Additionnelles .....	400 00 2,200 00	2,600 00
<i>Items divers.</i>		
Pour payer à J. S. McCuaig la balance due sur son compte pour services spéciaux.....	1,550 00	
Gratification additionnelle à Mme. Mickle, veuve du ci-devant maître de poste à Stratford.....	200 00	
do aux 2 sœurs de feu M. Panton, commis des malles océaniques..	600 00	
Gratific. à la sœur de feu M. Bencough, commis de la malle de c. de fer.	400 00	
Propriété achetée à la rivière Berseamits pour l'usage des sauvages, par ordre en conseil, 30 janvier 1864 .....	2,400 00	
Pour payer la balance des dépenses de l'exhibition de Londres de 1861..	7,500 00	12,650 00
		\$31,693 58
POUR L'ANNEE FINISSANT LE 30 JUIN 1865.		
<i>Gouvernement Civil.</i>		
Salaire additionnel au commis de 4e classe dans la division des douanes, département des finances.....	100 00	
<i>Assemblée Législative.</i>		
Allocation à G. W. Wicksteed comme greffier en loi au gouvernement, pour l'année finissant le 30 juin 1865 .....	400 00	
<i>A reporter</i> .....	\$500 00	\$31,693 58

ESTIMES SUPPLEMENTAIRES.—*Suite.*

S E R V I C E .	Montant.	Total.
<i>Report</i> .....	\$ cts. 500 00	\$ cts. 13,698 58
<i>Education, Ouest.</i>		
Somme additionnelle requise pour faire face aux dépenses con- tingentes du département de l'éducation, pour le Haut-C. \$ 500 00		
Collège de la Trinité, Toronto.....	4,000 00	
Collège à Sandwich.....	600 00	
Ecoles de grammaire.....	400 00	
	5,500 00	
<i>Education, Est.</i>		
Fonds de revenu de l'éducation du Bas-Canada.....	5,000 00	
<i>Hôpitaux et Institutions de Charité.</i>		
Institution des sourds-muets, Toronto, pour payer la balance due par le comité lors de la fermeture de l'institution.....	2,000 00	
<i>Travaux et Edifices Publics.</i>		
Pour réparations aux dommages des glissoires, bômes et écluses sur l'Outaouais et ses tributaires, provenant de la crue des eaux de 1864.....	\$30,000 00	
Glissoires et bômes, Rivière Coulanges, Haut Outaouais.	15,000 00	
	45,000 00	
<i>Chemins et Ponts.</i>		
Achèvement du chemin traversant la réserve des Sauvages, à Caughnawaga .....	\$1,200 00	
Fonds d'amélioration du Haut-Canada, à compte de la balance due aux diverses municipalités en vertu des Stat. Ref. du Canada, Chap. XXVI, s. 7.....	40,000 00	
	41,200 00	
<i>Items Divers.</i>		
Bureau du maître préposé à l'engagement des matelots (emis) .....	1,200 00	
	100,400 00	
Total.....	.....	\$132,093 58

(No. 42.)

**REPONSE**

A une adresse de l'honorable Assemblée Législative, datée du 17 mars 1864, demandant des renseignements concernant les stations de pêche.

Par ordre,

JOHN SIMPSON,  
Secrétaire.

SECRETARIAT,  
Québec, 11 mai 1864.

(No. 43.)

**REPONSE**

A une adresse de l'honorable Assemblée Législative, en date du 17 mars 1864, demandant copies de toutes plaintes ou autres papiers dans l'affaire de A. M. Delisle, W. H. Bréhaut et C. E. Schiller, écuers.

Par ordre,

JOHN SIMPSON,  
Secrétaire.

SECRETARIAT,  
Québec, 12 mai 1864.

(No. 44.)

**REPONSE**

A une adresse de l'honorable Assemblée Législative, en date du 11 courant, demandant copies des documents relatifs à la demande d'un congé par M. Coffin, protonotaire-conjoint pour le district de Montréal.

Par ordre,

JOHN SIMPSON,  
Secrétaire.

SECRETARIAT,  
Québec, 17 mai 1864.

(No. 45.)

**REPONSE**

A une adresse de l'Assemblée Législative à Son Excellence le Gouverneur-Général, en date du 17 mars dernier, priant Son Excellence de faire transmettre à cette Chambre "copie de tous ordres en conseil, autres ordres, arrangements et rapports, et de tous papiers et correspondances entre le gouvernement ou tout membre du gouvernement et leurs officiers ou autres personnes, et entre les dits officiers et autres personnes, au sujet de la promesse de vente et de la vente de fait de certaines parties des lots 17, 18 et 19 dans le township de Seneca, dans le comté d'Haldimand, à Michael Harcourt, écuyer, réclamées par la corporation de la ville de Brantford comme faisant partie de la propriété appartenant à la Compagnie de navigation de la Grande-Rivière."

Par ordre,

JOHN SIMPSON,  
Secrétaire.

SECRETARIAT,  
Québec, 13 mars 1864.

[Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les rapports qui précèdent ne sont pas imprimés.]

(No. 46.)

**REPONSE**

A une adresse de l'Assemblée Législative à Son Excellence le Gouverneur-Général, datée le 9 mars dernier, priant Son Excellence de faire mettre devant cette Chambre "un état détaillé de toutes les sommes d'argent dues ou payées à "ou à l'ordre de George Sheppard, secrétaire, et William Bristow et T. S. "Brown, membres de la commission de réforme financière et départementale, depuis la date de leur nomination, distinguant les sommes payées pour "salaires des autres déboursés."

Par ordre,

JOHN SIMPSON,  
Secrétaire.

SECRETARIAT,  
Québec, 16 mai 1864.

## ETAT des sommes payées à la Commission Financière et Départementale.

Mandats .....	\$	c.	Payé à	\$	c.
	14000	00	Geo. Sheppard, commissaire, 436 jours,		
			à \$3.....	\$3488	00
			do do secrétaire, do à \$4..	1744	00
					5232 00
			do T. S. Brown, commissaire, 436 jours, à \$3.....		3488 00
			do Wm. Bristow, do 429 do à \$8.....		3432 00
			do A. T. Hartney, greffier, 428 jours, à \$2 ...		856 00
			do do ouvrage extra.....		55 50
			do F.W.Spink, commis et messenger, 146 jours, à \$1.25..		183 75
			do William Miller, do 286 do à \$1.25..		357 50
			do Wm. Buckingham, services de bureau.....		30 00
			do E. Jessop, garçon de bureau.....		65 44
			do Spink et Miller, divers .....		14 04
			do Télégrammes, papeterie, mobilier, voitures, etc.....		87 18
			<b>Balance payée au crédit du Receveur-général.....</b>		<b>\$13801 41</b>
					198 59
	\$	14000 00		\$	14000 00

Montant payé par la commission, comme ci-dessus.....	\$13801	41
Mandats à J. Blackburn, pour l'impression des rapports.....	2505	75
do au Maître-général des postes, pour droits de port.....	127	33
Payé par T. Ross à G. T. Cary, pour papeterie.....	108	55
do à A. Aubin, pour traduction et impression de rapport.....	1600	00
	<b>\$18143</b>	<b>04</b>

JOHN LANGTON,  
Auditeur.

BUREAU DE L'AUDITEUR,  
Le 14 mai 1864.

## RÉPONSE

A une adresse de l'Assemblée Législative à Son Excellence le Gouverneur-Général, en date du 9 courant, priant Son Excellence de faire mettre devant cette Chambre "un état indiquant les recettes et dépenses sur les chemins d'York, depuis que le gouvernement en a repris possession; aussi, copies de tous ordres en conseil ou correspondance relatifs aux dits chemins, depuis le 1er jour d'avril dernier."

Par ordre,

JOHN SIMPSON,  
Secrétaire.

SECRETARIAT,  
Québec, 16 mai 1864.

BUREAU DE L'INSPECTEUR-GÉNÉRAL,  
Québec, le 14 mai 1864.

MONSIEUR, — Conformément à votre lettre du 11 courant, j'ai l'honneur de vous adresser "Un état des recettes et dépenses se rattachant aux chemins d'York depuis que le gouvernement en a repris possession, le 12 septembre 1863. Aussi de toute correspondance échangée avec le département, au sujet des dits chemins, depuis le 1er avril dernier."

J'ai l'honneur, etc.,

WM. DICKINSON,  
S. I. G.

A l'hon. John Simpson,  
Secrétaire Provincial, etc.,  
Québec.

TORONTO, le 9 mai 1864.

A l'hon. Ministre des Finances, Québec.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur de vous transmettre l'état mensuel des recettes des chemins d'York. Elles sont moins élevées qu'à l'ordinaire, vu que les cultivateurs sont occupés à cette saison de l'année.

J'y ai joint un relevé des recettes depuis que le gouvernement a repris possession de ces chemins, et le montant des réparations qui y ont été faites jusqu'au 31 mars.

Le bordereau de paie pour le mois d'avril sera envoyé cette semaine au département des travaux publics.

J'agis d'après des instructions dernièrement reçues de l'honorable commissaire, et je ne fais que les réparations indispensables.

Il y a actuellement sur la route beaucoup de pierre qui n'est pas cassée et dont on aura besoin à l'automne.

Vous verrez que j'ai dû prendre sur les recettes pour payer les ouvriers, parce que le département des travaux publics ne m'a pas envoyé de fonds.

Les cultivateurs demandent paiement pour de la pierre qu'on avait achetée à très-bas prix, mais avec la condition de régler le compte au bout d'un mois. Or il y en a qui attendent leur argent depuis le mois de février. En vous occupant de ce détail, vous obligerez

Votre très-humble serviteur,

(Signé,)

WILLIAM JACKES,  
Surintendant.





(No. 48.)

## RAPPORTS MUNICIPAUX

(EN PARTIE)

POUR LE BAS-CANADA,

POUR L'ANNEE 1863.

---

(No. 49.)

## REPONSE

A une adresse de l'honorable Assemblée Législative, en date du 12 mai 1864,  
demandant copie des documents relatifs à l'enquête tenue sur le corps de  
Clément Petitelerc.

Par ordre,

JOHN SIMPSON,  
Secrétaire.SECRÉTARIAT,  
19 mai 1864.

---

[Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les  
rapports qui précèdent ne sont pas imprimés.]

(No. 50.)

## R E P O N S E

A une adresse de l'Assemblée Législative à Son Excellence le Gouverneur-Général, datée le 17 mars dernier, priant Son Excellence de faire mettre devant cette Chambre "copies de toute la correspondance entre le gouvernement et les "entrepreneurs des édifices publics à Ottawa, au sujet des réclamations de "ceux-ci pour l'ouvrage fait avant la suspension des travaux en 1861, ainsi "qu'il appert par les estimations de M. Killaly ; aussi, copies de tous ordres "en conseil et papiers officiels relatifs en quoi que ce soit aux dites réclama- "tions, depuis le renouvellement des contrats."

Par ordre,

JOHN SIMPSON,  
Secrétaire.SECRETARIAT,  
Québec, 19 mai 1864.

[Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.]

(No. 50.)

## R E P O N S E

A une adresse de l'honorable Assemblée Législative, en date du 9 juin 1864, demandant copies des documents se rattachant à l'éclairage au gaz des édifices du parlement à Ottawa.

Par ordre,

JOHN SIMPSON,  
Secrétaire.SECRETARIAT,  
Québec, 23 juin 1864.

[Ainsi que l'a recommandé le comité collectif des impressions, ce document ne sera pas imprimé dans les documents de la session, vu qu'il a déjà été imprimé et distribué sous forme de brochure.]

# RÉPONSE

A une Adresse de l'Assemblée Législative en date du 17 mars 1864, demandant copie de toute correspondance, rapports, etc., au sujet du progrès dans la construction des Edifices Publics à Outaouais, et de l'achèvement de ces édifices.

Par ordre,

JOHN SIMPSON,  
*Secrétaire.*

SECRETARIAT,  
Québec, le 19 mai 1864.

(TRADUCTION.)

*Extrait du No. 65991.—Rapport de F. P. Rubidge, en date du 9 septembre 1863.*

“ Le gouvernement exécutif ayant exprimé aux officiers chargés de la direction de ces travaux le désir de savoir l'époque probable et la plus rapprochée à laquelle les édifices seraient, sinon complétés, du moins en état de recevoir les différents départements de manière à permettre le fonctionnement du service public de la province, et si à la suite du déménagement de Québec, on pourrait, à une date assez rapprochée, tenir une session de la législature dans les dits édifices, j'ai l'honneur de faire rapport, après mûre considération, que je suis d'avis, ainsi que MM. les architectes, que si le gouvernement veut faire certaines concessions aux entrepreneurs, en leur avançant de l'argent sur les matériaux façonnés et bruts,—avances que les contrats actuels ne reconnaissent pas,—les *édifices des départements* à Outaouais pourraient être prêts au mois d'octobre, ou au plus tard au mois de novembre 1864, et les *édifices du parlement* pourraient être assez avancés pour recevoir la *législature* en 1865. Cette assurance implique néanmoins que les entrepreneurs augmentent considérablement leur personnel actuel de tailleurs de pierre, de marbriers et d'autres artisans, et se procureront, pour les préparer l'hiver prochain, des matériaux sitôt qu'ils auront obtenu l'aide qu'ils ont demandée; et que, de plus, ils feront les efforts les plus énergiques pour pousser les travaux en vue de l'occupation des édifices par les bureaux du gouvernement.

“ Dans ce qui précède n'est pas compris toutefois l'achèvement de la *bibliothèque*, de la *tour centrale*, ni des travaux de nivellement et d'ornementations, non plus que les clôtures, etc., etc.

“ Je ferai observer, en terminant, que si les appareils de chauffage n'étaient pas prêts dans les *départements*, le *plâtrage* et autres ouvrages à l'intérieur pourraient se faire en employant quelques gros poêles canadiens pour le chauffage pendant l'hiver.”

*Lettre No. 3 incluse dans le No. 66,175.*

Au surintendant et aux architectes des édifices du gouvernement à Outaouais.

MESSIEURS,—Nous avons l'honneur d'accuser réception de votre lettre datée du 3 septembre, relative à l'achèvement des édifices des départements, “ pour le commencement de l'été de 1864.”

C'est la première fois que nous sommes officiellement informés qu'une époque déterminée a été fixée pour l'achèvement des édifices des départements. Nous avons aussi l'honneur de vous rappeler que la seule promesse que nous ayons jamais faite, soit verbalement, soit par écrit, nous engageait à avoir les toits des édifices des départements achevés et les fenêtres posées à la fin de la saison actuelle, afin qu'on pût les chauffer et continuer les travaux à l'intérieur pendant l'hiver. A ce sujet, nous devons vous informer que nous avons assez de matériaux rendus sur place et en route pour Outaouais, pour remplir cet engagement, et que vous pouvez faire rapport au gouvernement provincial que, sans aucun doute, nos engagements à ce sujet seront complètement remplis.

Quant à avoir les édifices des départements prêts à être occupés au commencement de l'été de 1864, nous ne pouvons, actuellement donner que des assurances conditionnelles. Nous n'avons que peu de temps, et, pour accomplir un travail aussi considérable, il faudra tailler cet hiver une quantité énorme de pierre et compléter la plus grande partie des constructions. Pour nous mettre à même d'atteindre ce résultat, il faudrait qu'on nous fit une avance sur les matériaux déjà fournis et travaillés, comme nous l'avons demandé dans notre lettre du 18 août dernier; il faudrait aussi que le gouvernement chauffât les édifices pendant l'hiver.

Pour pousser les travaux avec l'activité nécessaire à l'accomplissement des vues du gouvernement, nous aurons à encourir beaucoup de frais additionnels occasionnés par l'emploi d'un plus grand nombre d'ouvriers, et nous sommes en droit d'attendre qu'une avance nous sera accordée à cet effet.

De plus, nos opérations ont été sérieusement retardées, et nos finances mises dans l'embarras par la retenue faite par le gouvernement de vingt-cinq pour cent sur l'ancien contrat. Si l'arbitrage pouvait se continuer immédiatement, et si nous étions mis à même d'établir que cette déduction ne devrait pas être faite, les opérations se trouveraient facilitées et nous pourrions pousser les travaux avec assez d'énergie pour qu'ils fussent, sans aucun doute, terminés à une époque peu éloignée de celle que vous indiquez.

Nous avons l'honneur, etc.,  
(Signé,) JONES, HAYCOCK, ET CIE.,  
Entrepreneurs des édifices des départements.

Outaouais, le 8 septembre 1863.

*Extraits du No. 67,583.—Rapport de F. P. Rubidge, en date du 15 décembre 1863.*

#### ÉDIFICES DES DÉPARTEMENTS.

“La cause principale du délai, déjà indiquée dans les rapports au département, provient de ce que les entrepreneurs n'ont pu se procurer les solives de fer roulé au cylindre nécessaires pour achever les planchers et plafonds supérieurs et pour mettre les édifices à l'épreuve du feu. Pour les deux blocs, en outre des 212 tonneaux déjà posés dans les édifices, 220 tonneaux sont encore nécessaires. En différant leurs importations d'Angleterre jusqu'au printemps prochain les entrepreneurs empêcheront les charpentiers de poser les planchers de bois sur béton humide, et retarderont plusieurs autres travaux.”

#### EDIFICES DU PARLEMENT.

“Dans la salle des séances de l'Assemblée Législative, le toit une fois achevé au printemps, il ne restera qu'à meubler, à plâtrer les murs et à poser des planchers élevés ou plates-formes.

“La salle des séances du Conseil Législatif n'est pas tout-à-fait aussi avancée, mais je ne vois pas pourquoi elle ne serait pas terminée à la même époque que la salle voisine.

“En vue d'une décision probable du gouvernement exécutif, de transporter les bureaux publics à Outaouais à une époque peu éloignée, l'on doit s'attendre que j'exprime mon opinion sur l'état des édifices publics qui doivent recevoir les départements et la législature. Au mois de septembre dernier, j'eus l'honneur d'être consulté à ce sujet, et l'opinion que j'exprimai alors fut soumise à la législature qui siégeait en ce moment. L'opinion, par moi émise à cette époque, qu'il était très possible de terminer les édifices

des départements avant l'hiver de 1864, et de loger les corps législatifs au printemps de 1865, sans achever toutefois, d'une manière complète, les édifices du parlement, impliquait que les entrepreneurs s'entendraient parfaitement et agiraient de concert avec le gouvernement; en sorte qu'aucune éventualité ou cause de retard, telles que le manque d'ouvriers, les grèves pour augmentation des gages, etc., ne pourrait être un empêchement ni délier les entrepreneurs de leur promesse, ni tromper l'attente du gouvernement. Toutefois, le gouvernement ayant formellement exprimé son intention de quitter Québec pour Outaouais dans le cours de l'année, la construction immédiate de cent-cinquante à deux cents résidences pour les employés du service civil devenait nécessaire, et il en résultait que le personnel des ouvriers du pays, déjà affaibli par les États-Unis, se trouverait complètement épuisé, et que l'avancement de la construction des édifices publics serait entravée par la demande de gages plus élevés, demande à laquelle les entrepreneurs devront résister.

“ Je suis persuadé que l'achèvement des édifices pour la réception du gouvernement exécutif est, ou du moins était très possible il y a quelques mois. Mais pour atteindre ce résultat, il faudra combattre des difficultés pécuniaires et même faire des sacrifices qui, pour les avantages qu'ils procureront au public, demandent une sérieuse considération. Un des plus grands obstacles à l'achèvement des édifices des départements,—obstacle qui a déjà été signalé, est que la navigation s'est trouvée fermée avant qu'on se fût procuré la quantité suffisante de solives de fer, etc.

“ A un autre point de vue, il serait préférable pour l'exécution des travaux et plus avantageux pour les futurs occupants, en même temps qu'on éviterait la confusion dans le déménagement, et qu'on diminuerait la responsabilité des personnes chargées de l'exécution et de la surveillance des travaux,—de moins se presser et d'achever les édifices tranquillement et d'une façon plus satisfaisante.”

(No. 48,321.)

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,

Québec, le 9 janvier 1864.

MONSIEUR,—Je suis chargé par l'honorable commissaire de vous prier de lui fournir une estimation du coût de l'achèvement des édifices du parlement et des départements à Outaouais, basée sur celle qui a été dressée par la dernière commission d'enquête sur les édifices, avec les additions et réductions qui sont, à votre avis, possibles et désirables.

J'ai l'honneur, etc.,

(Signé,)

T. TRUDEAU,  
Secrétaire.

F. P. RUBIDGE, Ecuyer,  
Surintendant des édifices publics,  
Outaouais.

(No. 48,521.)

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,

Québec, le 19 janvier 1864.

MESSIEURS,—Le surintendant des édifices publics à Outaouais ayant fait rapport que les solives de fer nécessaires pour le toit des édifices des départements ne sont pas encore rendues sur place, l'honorable commissaire me charge de vous prier de l'informer si les solives de fer qui doivent être employées dans les édifices ont été commandées en Angleterre, et, si tel est le cas, quand vous espérez les recevoir:

J'ai l'honneur, etc.,

(Signé,)

T. TRUDEAU,  
Secrétaire.

MM. Jones, Haycock et Cie.,  
Entrepreneurs,  
Outaouais.

(No. 48,591.)

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,  
Québec, le 23 janvier 1864.

No. 48,591, sur- jet 1,025. MONSIEUR,—Le gouvernement désire vivement que les bâtisses du parlement et des départements, à Outaouais, soient terminés le plus tôt possible. A cet effet, l'honorable commissaire me charge de vous inviter à presser les entrepreneurs de continuer le plus activement possible la préparation des matériaux pendant l'hiver, et d'activer les travaux de façon à ce que les édifices soient certainement prêts à être occupés le ou avant le 1er octobre prochain.

Si vous prévoyiez aujourd'hui ou plus tard des difficultés susceptibles de faire différer l'achèvement des édifices, vous êtes prié de les communiquer sans délai au département.

Afin que le département soit toujours au courant de l'état des choses, vous voudrez bien faire rapport tous les quinze jours de l'état d'avancement des travaux, en signalant tout changement qui pourrait avoir lieu dans le nombre d'ouvriers employés, et donnant, en un mot, tous les renseignements nécessaires, afin que l'avancement des travaux ne soit nullement retardé.

J'ai l'honneur, etc.,  
(Signé.)

T. TRUDEAU.  
Secrétaire.

F. P. Rubidge, Ecuyer,  
Surintendant, etc.,  
Outaouais.

No. 68,147—*Rapport de F. P. Rubidge, en date du 28 janvier 1864.*

BUREAU DU SURINTENDANT DES ÉDIFICES PUBLICS.  
OUTAOUAIS, le 28 janvier 1864.

P. TRUDEAU, écuyer,  
Secrétaire des Travaux Publics.

MONSIEUR,—J'ai communiqué aux différents entrepreneurs le contenu de votre lettre du 23 courant, No. 48,591, les invitant à "continuer le plus activement possible la préparation des matériaux pendant l'hiver, etc.," et j'ai l'honneur d'attirer l'attention du commissaire sur leurs réponses, sitôt qu'elles auront été reçues et expédiées à Québec.

En attendant, chargé de faire rapport au département sur les difficultés qui pourraient retarder l'achèvement des édifices au-delà du 1er octobre prochain, je dois signaler comme obstacle principal à l'achèvement des édifices des départements à l'époque mentionnée, le retard que les entrepreneurs ont mis jusqu'à présent à se procurer d'Angleterre des solives de fer.

Si ces solives étaient arrivées, comme le gouvernement s'y attendait, durant l'automne de 1863, on aurait pu poser les planchers, compléter le plâtrage et éprouver les appareils de chauffage. Aujourd'hui, avant que ces solives puissent arriver à Québec, à l'ouverture de la navigation, on aura perdu plusieurs mois d'un temps précieux pendant lequel s'accumuleront des travaux qu'il faudra faire à la hâte entre l'arrivée de ces solives par le vapeur et le commencement d'octobre.

En second lieu, l'autorisation de l'honorable commissaire sera nécessaire pour commencer immédiatement les changements et additions dernièrement adoptés par le département sur la recommandation de M. Baillargé, architecte-adjoint, et nécessités par une nouvelle répartition des bureaux entre les divers départements. Je vous expédie par la malle d'aujourd'hui une estimation détaillée du coût de ces changements qui s'élève à environ quinze mille piastres, y compris toutes les dépenses contingentes.

Les travaux ci-dessus, comprenant l'achèvement des appareils de chauffage (qui dépend de l'arrivée des solives de fer pour la chambre des chaudières) et l'approvisionnement d'eau, sont, à mon avis, les obstacles les plus sérieux à l'achèvement rapide des édifices des départements.

Pour les édifices du parlement, on attend que l'honorable commissaire décide, d'après les rapports des officiers chargés des travaux, si les colonnes de marbre en faisceau qui doivent supporter les toits des deux salles de séances de la législature sont, ou non, considérées comme suffisantes. L'architecte qui a fait le plan des édifices insiste pour l'affirmative; l'architecte-adjoint prétend le contraire dans son rapport. Le surintendant ayant calculé la force de ces colonnes, juge qu'il serait à propos, pour des raisons qu'il explique, d'ajouter une colonne centrale dont le coût serait de \$1,097 en fer, et de \$681.28 en marbre poli.

Une colonne de métal serait donc la plus coûteuse et de plus, ne serait par assortie avec les colonnes environnantes. D'un autre côté, en employant la fonte on économiserait beaucoup de temps.

Si le marbre coûte moins cher il est à considérer aussi que le choix, l'extraction et le polissage de blocs d'une longueur convenable, demanderont beaucoup de temps. L'été dernier, pour trouver un seul bloc qui manquait dans une des colonnes du corridor des chambres, il fallut plusieurs semaines.

En recommandant l'emploi d'un monolithe au lieu d'une colonne en deux blocs, j'avais en vue de donner plus de force à la colonne dont la force de résistance doit être considérable, pour ses dimensions, dans les grands coups de vent; en outre, dans le cas de deux blocs séparés, la pression sur chacun d'eux est fort inégale. Si ces raisons ne suffisent pas, je recommanderais de prendre pour colonnes centrales les colonnes de marbre d'Arn prior de 6 $\frac{1}{2}$  pouces de diamètre déjà prêtes, et qu'on a enlevées de l'entrée principale de la tour centrale parce qu'une fois posées, on s'était aperçu que leur couleur, ainsi que la qualité du marbre ne s'harmonisaient pas parfaitement avec les parties environnantes.

Cet expédient éviterait toute perte de temps; il suffirait de raccourcir les colonnes de quelques pouces pour pouvoir les poser. D'un autre côté, à l'entrée principale de la tour centrale, on pourrait poser des colonnes de grès rouge de Potsdam ou de quelque autre pierre assortie, et ce travail n'est pas pressé.

Je puis ajouter que M. Baillargé approuve cet expédient. Au moment où j'écris ce rapport, M. Fuller est absent, mais je pense qu'il n'hésiterait pas à admettre la proposition ci-dessus. Si l'honorable commissaire veut bien y donner son consentement, tout délai sera ainsi évité.

On a suspendu la préparation d'un grand nombre de chapiteaux de marbre sculpté. On attend une prompte décision du département à cet égard, tout retard ferait différer la pose des toitures en bois au printemps.

Bien que les charpentiers des toits des deux chambres soient en préparation depuis quelque temps, l'opportunité de leur substituer un toit de fer à l'épreuve du feu, au-dessus du plafond gothique, est une question de sûreté et de prudence qui mérite l'attention du gouvernement.

On propose d'éclairer les salles des séances au moyen d'un nombre suffisant de becs de gaz posés au-dessus des panneaux de verre des plafonds, dont la lumière serait renvoyée par réflexion à l'intérieur de la chambre. Le fort degré de chaleur produit par une si grande quantité de matière combustible, serait une source continue de danger et de crainte si l'on fait les toits en bois. Il est donc important, si on veut définitivement employer le fer, de songer à faire immédiatement des commandes à cet effet en Angleterre ou ailleurs. Ce changement désirable sous plus d'un rapport, aura néanmoins pour résultat de retarder l'achèvement des édifices au-delà de la période fixée pour l'achèvement des toits par le contrat primitif.

Pour les autres causes de retard, je prends la liberté de vous renvoyer à la lettre de M. Garth, datée du 23, et que vous trouverez ci-jointe. Il considère le chauffage des ailes des édifices du parlement, en outre des chambres des chaudières, comme essentiel à l'avancement de ses travaux. Voici un passage de cette lettre :

"S'il gèle dans l'édifice (ce qui devra arriver si on ne chauffe pas) il m'est impossible de continuer mes travaux," etc., etc.

Vous me demandez dans votre lettre si, pour accomplir les vues du gouvernement, les entrepreneurs ont fait des "efforts extraordinaires." Je regrette d'avoir à vous répondre que les entrepreneurs des édifices du parlement ne font que des "efforts très-ordinaires," ne voulant probablement s'exposer à aucun risque pécuniaire en activant les travaux à un époque très-défavorable de l'année.



Ils emploient actuellement en tout *trois cent trente-quatre* hommes. Toutefois, la valeur totale de l'ouvrage exécuté par ces ouvriers n'est pas portée dans les bordereaux dressés cet hiver.

Les matériaux préparés ne sont pas entièrement payés et le compte en est porté dans un bordereau supplémentaire; les entrepreneurs des édifices du parlement ayant refusé l'aide qui leur était offerte et qui a été acceptée par les entrepreneurs des édifices des départements.

La préparation des matériaux se continue *sur une grande échelle*, mais ces messieurs *prennent leur temps*. Un nombre considérable de charpentiers et menuisiers est occupé à monter les portes, les panneaux et à d'autres travaux de menuiserie. Les tailleurs de pierre préparent activement la pierre qui devra être posée au printemps; les polis-seurs de marbre travaillent aussi activement. D'un autre côté surgissent différents travaux nécessaires à l'avancement des édifices et qui n'avaient pas été prévus dans les calculs primitifs. Tels sont, par exemple, la construction de certains pans de muraille et celle de certaines ouvertures. Cette catégorie de travaux est aujourd'hui suspendue, parce que le département a refusé de les payer.

Le commis des travaux m'informe que la semaine dernière douze ou quinze hommes ont été requis pour exécuter des travaux compris sous la dénomination de *travail à la journée*, et que le double de ce nombre d'ouvriers, occupés à des travaux portés au contrat, attendaient l'achèvement de ce *travail à la journée* pour continuer leurs propres travaux.

Aujourd'hui, trois journaliers et un charpentier sont employés à la journée, à réduire une projection de rocher et un mur de fondation qui entravent la pose des planchers de béton, etc., à combler les vides au-dessus des conduits à air dallés; à réparer les planchers sours là où ils sont défectueux; à couper ou à épaissir le briquetage, etc. Mais l'entrepreneur refuse de fournir dorénavant une aide de cette nature, à moins que ces travaux ne soient reconnus et dûment payés.

Cette dernière cause de retard pourrait, ce me semble, être facilement évitée.

En terminant, j'attirerai respectueusement l'attention de l'honorable commissaire sur la requête de M. Garth, qui demande qu'on fasse faire l'inspection des soupapes, manomètres, etc., des chaudières avant qu'elles soient posées, conformément à la seconde clause de son contrat avec le gouvernement.

(Signé,)

F. P. BUBIDGE,  
Surintendant.

*Postscriptum.*—Dans un entretien que j'ai eu avec M. Haycock, antérieurement à sa réponse écrite à ma demande, ce monsieur m'informa qu'il avait offert de faire venir les solives de fer, par voie de Montréal, par le *premier vapeur*. Ses associés et lui s'offrent à payer l'excédant de fret, pourvu que le gouvernement canadien leur fasse remise des droits. Par ce moyen, ces solives pourraient être attendues à Outaouais vers le 15 de mai prochain. En employant des navires à voile, le voyage seul prendrait peut-être huit ou dix semaines. Ces MM. offrent aussi de faire venir ces solives par Portland, pourvu que le gouvernement paie le prix de transport par le Grand Tronc, jusqu'à Prescott, soit \$6 par tonneau. Ils espèrent par ce moyen avoir les solives à Outaouais vers le 15 d'avril prochain, ce qui ferait un mois de gagné.

Dans de telles circonstances, c'est au gouvernement qu'il appartient d'apprécier ces propositions.

(Signé),

F. P. RUBIDGE.

#### EDIFICES DU PARLEMENT, OUTAOUAIS

*Estimation approximative du coût de l'addition de colonnes de fer ou de marbre dans les "faîsceaux de colonnes" supportant les toits des salles des séances de la législature.*

No. 12—Colonnes de fer, 60" de hauteur, 10" de diamètre, 1½" d'épaisseur, pesant 644 qrts. 4lbs. × 12 = 7732 qrts. 7lbs.—69qt' x 4lbs., à \$6...	\$414 21
Marbrure—4 couches—192 pieds à 60cts.....	115 20

26 pieds 6lbs. plomb, 156lbs. à 12½cts.....	19 50
Total pour une des salles.....	\$518 91
	× 2
Total pour les deux salles.....	\$1097 82
No. 12—Colonnes de marbre, 6 pieds de haut, 6½" de diamètre = 16,58½	
pieds cubes, à \$1 80.....	\$ 29 84
122,52 pieds carrés d'ouvrage circulaire, à \$2 50.....	306 30
6 pieds—6 lbs.—plomb. 36 lbs., à 12½cts.....	4 50
Total pour une des salles.....	\$340 64
	× 2
Total pour les deux salles.....	\$681 28

(Signé), F. P. RUBIDGE, Surintendant.

Le 27 janvier 1864.

*Copie de la lettre incluse dans le No. 68,147.*

MONTRÉAL, le 23 janvier 1864.

F. P. RUBIDGE, écuyer,  
Surintendant des Edifices d'Outaouais.

MONSIEUR,—J'ai reçu, le 22 courant, votre lettre du 19, et je reçois aujourd'hui votre lettre du 22. J'apprends avec plaisir par cette dernière, qu'on a pris des mesures pour chauffer la chambre des chaudières dans les édifices du parlement.

J'écris aujourd'hui à mon contre-maître, M. Francis Allan, de donner à l'entrepreneur, M. McGreevy, les instructions nécessaires et de pousser les travaux avec toute l'activité possible.

Dans votre lettre du 19, vous me faites observer que les ailes des édifices du parlement sont fermées et comparativement mises à l'abri du froid. Toutefois, s'il gèle dans l'édifice (ce qui devra arriver si on ne chauffe pas) il m'est impossible de continuer mes travaux, si ce n'est au risque de créer des fissures qui seront constatées lorsqu'on fera l'épreuve des chaudières; en pareil cas, non-seulement il faudrait démonter une partie des appareils, mais il faudrait encore endommager le briquetage et le plâtre.

Dans les édifices des départements aucune des voûtes à air chaud n'est encore terminée. Une partie du dallage de pierre est posée, mais je crois qu'aucune des voûtes n'a encore été jointoyée ni blanchie. Ces travaux devront être exécutés avant que je commence à poser les tuyaux à vapeur et les serpentins. Alors seulement, et *s'il n'y a pas de gelée dans les voûtes*, je pourrai commencer mes opérations.

Si on pouvait couvrir les chambres des chaudières d'un toit provisoire et de façon à pouvoir les chauffer, on pourrait également poser les chaudières.

Je pourrais commencer les cadres des écrans dans les ailes du parlement, si j'en avais le devis. Mais je n'en ai ni pour les cadres ni pour les écrans. Mon contre-maître pourrait donner les dimensions.

J'ai reçu l'ordre de préparer les régistres (*dampers*); on va s'en occuper immédiatement, et le reste des travaux sera poussé aussi activement que le permettra l'état des édifices.

J'ai l'honneur d'attirer votre attention sur la dernière partie de la seconde clause de mon contrat, qui prescrit que les chaudières, soupapes, manomètres, etc., devront être inspectées par un des membres du bureau des inspecteurs des vapeurs. Cette inspection devra avoir lieu avant que les chaudières soient posées. Je prends donc la liberté de vous désigner M. Thomas Fessenden, inspecteur de ce district. Si l'honorable commissaire y consent, je vous prierais d'autoriser ce monsieur à se rendre à Outaouais pour faire l'inspection. Voici son adresse: "M. Thomas Fessenden, inspecteur des vapeurs, Montréal."

J'ai l'honneur, etc.,  
(Signé),

CHARLES GARTH.

(No. 68,1666.)

OUTAOUAIS, 29 janvier 1864.

MONSIEUR,—Nous avons l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 26, dans laquelle vous nous invitez, de la part de l'honorable commissaire, à faire tous nos efforts pour achever les édifices au 1er octobre prochain, et nous demandant en même temps notre opinion à cet égard.

En réponse, nous devons dire que c'est le premier avis officiel que nous recevons relativement à la date à laquelle les édifices doivent être terminés; que l'époque fixée est très-rapprochée, et qu'en activant les travaux, nous nous exposons à de graves inconvénients, entre autres à des grèves réitérées de nos ouvriers. En supposant qu'aucun obstacle de ce genre ne vienne entraver nos efforts, nous pouvons assez avancer la construction des édifices pour permettre aux départements de commencer à déménager au 1er octobre prochain; quant à l'achèvement complet des édifices, nous ne pouvons rien affirmer, vu que nous manquons entièrement de détails au sujet des changements et modifications qui seront nécessaires.

Ce qui nous fait surtout craindre du retard, c'est la probabilité que le béton ne sera pas dans l'état convenable pour permettre la pose des planchers. Les solives de fer nécessaires à cet effet, ne seront pas ici, en venant par navire à voiles, avant la fin de mai.

On pourrait gagner un mois en faisant venir les solives par Portland. Nous consentirions à employer ce moyen si le gouvernement nous garantissait le paiement de l'excédant du fret, livraison à Montréal.

Notre contrat ne nous fixant aucune époque pour l'achèvement des édifices, nous pourrions faire venir ces solives par navire à voiles, à raison de 10s. sterling par tonneau.

Le coût additionnel, à la charge du gouvernement, en gagnant un mois,—ce qui est important si les édifices doivent être occupés au mois d'octobre prochain, serait comme suit :

37s. 6d., moins 10s. par navire à voiles = 27s. 6d.

5% de primage, plus les frais de transport par le Grand-Tronc jusqu'à Prescott, soit six piastres par tonneau.

Nous avons l'honneur, etc.,

(Signé), JONES, HAYCOCK ET CIE.

F. P. RUBIDGE, écuyer,  
Surintendant, etc., Outaouais.

BUREAU DU SURINTENDANT,  
EDIFICES PUBLICS D'OUTAOUAIS,  
Le 30 janvier 1864.

MM. JONES, HAYCOCK ET CIE.,  
Entrepreneurs des édifices publics.

MESSIEURS,—Dans votre lettre, datée d'hier, en réponse à l'invitation que vous avez reçue de presser les travaux des édifices publics pour qu'ils soient terminés au mois d'octobre prochain, je remarque que vous dites en parlant de faire venir les solives plus tôt à Portland: " nous consentirions à employer ce moyen si le gouvernement nous garantissait " le paiement de l'excédant du fret livraison à Montréal."

Je vous ferai observer à ce sujet que dans une conversation que j'ai eue dans l'après-midi du 29 courant avec monsieur Haycock sur cette question, conversation que j'ai notée et que j'ai ajoutée en postscriptum à ma lettre au département, à la même date, ce monsieur m'a déclaré que ses associés et lui consentaient à payer l'excédant de fret jusqu'à Montréal *pourvu que* le gouvernement canadien vous fit remise des droits; ou bien, encore, que vous feriez venir ces solives à Portland aux mêmes conditions, ce qui ferait gagner un mois, pourvu que le gouvernement s'engageât à payer les frais de transport par le Grand Tronc jusqu'à Prescott.

J'ai l'honneur, etc.,  
(Signé),

F. P. RUBIDGE,  
Surintendant.

OUTAOUAIS, le 30 janvier 1864.

F. P. RUBIDGE, Ecuier,  
Surintendant.

MONSIEUR.—Notre associé, M. Haycock, vous a informé que nous avons proposé au gouvernement de payer les frais additionnels pour le transport des solives jusqu'à Montréal, pourvu que le gouvernement nous fit remise des droits. Mais jamais il ne vous a dit ni n'a voulu vous dire que nous faisons la même offre pour Portland.

Si, à cette époque, vous avez consigné ce renseignement, vous avez fait erreur en ce qui concerne les frais à payer par le gouvernement et dont nous n'avons jamais offert d'accepter la responsabilité, car telle n'a jamais été notre intention.

Notre offre au gouvernement, en ce qui concerne les frais de transport jusqu'à Montréal, implique la remise des droits, et nous pouvons faire la même offre pour le transport par voie de Portland, vu que les frais sont presque les mêmes. Mais il est évident que jusqu'à réception de la réponse du gouvernement, nous ne pouvons songer à faire venir ces solives que par un navire à voiles.

Vos obéissants serviteurs,  
(Signé,) JONES, HAYCOCK ET CLARKE.

(Copie du No. 68,219.)

BUREAU DU SURINTENDANT,  
EDIFICES D'OUTAOUAIS,  
Le 2 février 1864.

T. TRUDEAU, Ecuier,  
Secrétaire des Travaux Publics.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous adresser ci-jointe la réponse de M. Thomas McGreevy à la lettre que je lui adressais le 26 du mois dernier, et dont je vous ai envoyé copie, au sujet de l'achèvement des édifices pour le mois d'octobre prochain.

J'ai l'honneur, etc.,  
(Signé,) F. P. RUBIDGE,  
Surintendant.

BUREAU DU SURINTENDANT,  
EDIFICES PUBLICS,  
OUTAOUAIS, le 26 janvier 1864.

THOS. MCGREEVY, Ecuier,  
Entrepreneur, édifices du parlement.

MONSIEUR.—En vertu d'instructions que l'honorable commissaire me transmet à la date du 23 courant, je suis chargé de vous inviter à faire les efforts les plus énergiques pour préparer les matériaux et pousser les travaux autant que la saison le permettra "afin d'assurer, sans aucun doute, l'achèvement des édifices de façon à ce qu'ils puissent être occupés le ou avant le 1er octobre prochain."

J'ai donc l'honneur de vous demander votre opinion à ce sujet, afin que je puisse, sans délai, en faire part au département.

J'ai l'honneur, etc.,  
(Signé,) F. P. RUBIDGE,  
Surintendant.

OUTAOUAIS, le 1er février 1864.

F. P. RUBIDGE, Ecuier,  
Surintendant, Edifices Publics, Outaouais.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 26 du mois dernier, par laquelle vous m'informez qu'en vertu d'instructions que l'honorable commissaire vous transmet à la date du 23 janvier, vous êtes chargé de m'inviter à faire les efforts les plus énergiques pour préparer les matériaux et pousser les travaux autant que la saison le

permettra " afin d'assurer, sans aucun doute, l'achèvement des édifices de façon à ce qu'ils puissent être occupés le ou avant le 1er octobre prochain." Vous me demandez en même temps mon opinion à ce sujet.

Si vous n'aviez pas spécifié ce dernier point, j'aurais considéré votre lettre comme un ordre ordinaire et me serais contenté de continuer les efforts que je n'ai cessé de faire jusqu'à présent pour terminer les édifices aussitôt que possible.

La position dans laquelle je me trouve placé par le contrat actuel m'interdit de donner aucune réponse ou opinion précise au sujet de l'époque à laquelle les édifices seront achevés. Le contrat ne stipule pas le paiement des matériaux fournis, ni des ouvrages exécutés avant qu'ils soient définitivement posés dans les édifices. Il en résulte que je n'ai rien reçu cet hiver ni l'automne dernier pour les travaux exécutés et les matériaux préparés durant cette période. Néanmoins, j'ai employé autant d'hommes qu'il était possible et j'ai fait beaucoup d'ouvrage cet hiver afin de pouvoir activer les travaux autant que possible l'été prochain, bien que j'eusse pu ne pas le faire si j'avais voulu.

Le département ne pouvait pas me forcer à fournir et préparer les matériaux, à moins de les payer, ce qui n'a pas été fait. Et cependant c'était à cette condition que les architectes et vous-même avez fait rapport au département qu'en 1865 la législature pourrait siéger à Outaouais, ce qui était une époque beaucoup plus éloignée que celle fixée maintenant.

Jusqu'à présent ni vous, ni les architectes, ni le département n'avez témoigné un bien vif désir de faciliter l'avancement des travaux ; et bien des retards ont été occasionnés par le fait que vous-même, les architectes et le département avez trop souvent différé de donner une opinion. Ceci inconvénient et plusieurs autres auraient pu facilement m'être épargnés. Ainsi, les comptes du *travail à la journée* dans les édifices, depuis trois mois, bien que certifiés par vous et les architectes, ont été retranchés.

J'ai donc été forcé d'avoir recours au seul moyen laissé à ma disposition, celui de refuser d'employer davantage des hommes à la journée. Il en est résulté que plusieurs ouvrages de charpente et de menuiserie n'ont pu être posés. En même temps, c'est autant d'ouvrage de moins porté à mon compte. Cela suffit pour vous faire voir que l'avancement des travaux dépend entièrement du département. Si le gouvernement m'avait aidé dans les dépenses que j'ai faites et dans mes efforts pour pousser les travaux, le tout serait aujourd'hui beaucoup plus avancé. Si on veut que les travaux marchent aussi rapidement que vous l'indiquez dans votre lettre, il faudra que vous-même et le département me donniez une assistance beaucoup plus énergique que par le passé. Le département a laissé passer la saison de la navigation sans m'aider aucunement. Vos recommandations et celles des architectes étaient cependant faites dans ce sens. (Voir ma lettre du 21 novembre dernier à ce sujet.)

Les décisions relatives aux changements dans les constructions devraient dorénavant être données sans délai. Les retards de cette nature sont fort considérables et m'imposent des frais énormes, vu qu'il faut aller chercher à une grande distance les matériaux nécessaires à ces changements.

Le peu de temps qui nous sépare du 1er octobre prochain m'entraînera dans des dépenses beaucoup plus considérables que je ne pensais pour l'exécution de tous les travaux.

En terminant, je vous donne l'assurance que je ne perdrai pas un instant, ni ne reculerai devant aucune dépense pour répondre aux intentions du gouvernement, en poussant les travaux sans nuire à leur stabilité. C'est du reste ce que je n'ai cessé de faire jusqu'à ce jour.

J'ai l'honneur, etc.,

(Signé,)

THOS. MCGREEVY.

(Copie du No. 48,747.)

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,  
QUÉBEC, le 6 février 1864.

No. 48,747, sujet MESSIEURS, — J'ai l'honneur d'attirer votre attention sur ma lettre du 1,027. 19 du mois dernier, écrite à la suite d'un rapport mis devant l'honorable com-

missaire et dans lequel ou l'inferme que les solives de fer nécessaires pour les toits des chambres des chaudières des édifices des départements ne sont pas rendues sur place. Vous étiez priés par cette lettre de déclarer si toutes les solives de fer qu'on devra employer dans les édifices ont été commandées en Angleterre, et si tel est le cas, quand vous les attendez; jusqu'à présent cette lettre est restée sans réponse.

Le surintendant a transmis au département les lettres que vous lui avez adressées les 29 et 30 du mois dernier, relativement aux moyens à adopter pour assurer l'achèvement des édifices au 1er octobre prochain. Vous dites dans ces lettres au sujet des solives de fer encore nécessaires, que vous pouviez les faire venir à Montréal par un navire à voiles, probablement pour 10s. sterling de fret par tonneau, mais qu'afin de mieux remplir les vues du gouvernement et de gagner un mois, vous consentiriez à les faire venir par un vapeur à la condition que le gouvernement payât la différence du coût du fret qui serait, disiez vous, comme suit pour chaque tonneau : 37/6, moins, 10/ par navire à voiles, égal à 27/6,—5 pour cent de primage, et les frais de transport par le Grand Tronc jusqu'à Prescott, soit \$6 par tonneau.

En réponse à cette proposition, l'honorable commissaire me charge de vous informer qu'en suivant la marche ordinaire des constructions, et sans ordre spécial de ce département fixant l'époque à laquelle les travaux devront être achevés, ces solives auraient dû être rendues sur place à Outaouais avant la clôture de la navigation en 1863.

Il est à regretter que vous ayez tellement différé l'importation des solives, et vous vous êtes par là, rendus responsables, vis-à-vis du département, de tous les inconvénients qui peuvent en résulter.

Pour éviter de nouveaux délais et pour assurer, comme vous le dites dans votre lettre à M. Rubidge, en date du 29 janvier 1864, la livraison de toutes les solives nécessaires à l'achèvement des deux blocs des départements à la fin d'avril prochain, le commissaire désire que vous les fassiez venir par vapeur, voie de Portland. Les réclamations que vous pourrez avoir à faire pour augmentation des frais de transport devant être ultérieurement réglées.

Vous voudrez bien expédier immédiatement, pour qu'elle soit soumise au commissaire, une copie de la commande que vous ferez en Angleterre, conformément à ces instructions; aussi un état du nombre et du poids des solives et poutres qui devront être fournies sur votre commande en indiquant les parties de l'édifice auxquelles elles sont destinées.

J'ai l'honneur etc..

(Signé,)

T. TRUDEAU,  
Secrétaire.

MM. Jones, Haycock et Cie.,  
Entrepreneurs,  
Outaouais.

(No. 68,600.)

OUTAOUAIS, le 17 février 1864.

T. TRUDEAU, Ecuier,  
Secrétaire,  
Travaux Publics.

MONSIEUR,—Nous avons l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 6 courant, ce que nous aurions déjà fait si nous n'avions pas tenu à vous dire, dans notre réponse, que l'ordre du commissaire a été mis à exécution.

Nous avons donc l'honneur de vous informer que le 15 courant, nous avons mis à la poste l'ordre pour le chargement, par voie de Portland, des solives de fer, comme vous verrez par le connaissement ci-joint; et de plus que nos expéditeurs pensent que les solives seront ici vers le 1er avril prochain.

En prenant ce moyen nous avons eu à cœur de nous rendre aux désirs du commissaire, à la condition que la différence entre le fret par vapeur et le fret par navire à voiles, soit 10s. sterling par tonneau, ainsi que les autres frais d'importation, nous seront remboursés.

---

La réponse à votre lettre du 19 janvier au sujet de ces solives, vous a été envoyée en temps opportun par notre associé, M. Jones, que nous comptions trouver à Québec. Mais cette lettre s'est trouvée retardée.

Nous vous informons dans cette lettre que les solives avaient été commandées immédiatement après réception du compte des architectes et qu'elles étaient prêtes en Angleterre, n'attendant qu'un ordre de chargement. Le retard a été causé par la mort de l'agent canadien des fabricants.

Notre contrat ne nous fixant aucune époque précise pour l'achèvement des édifices, nous ne nous sommes point inquiétés de l'époque du chargement, espérant avoir ces solives au mois de mai,—ce qui aurait suffi pour pousser activement les travaux, mais ne répondait pas tout-à-fait aux intentions actuelles du gouvernement.

Nous avons l'honneur, etc.,

(Signé,)

JONES, HATCOCK ET CLARKE.

BLOC EST.

LISTE des solives de fer commandées pour les édifices des départements.

PREMIER ÉTAGE.			MANSARDES.			PREMIER ÉTAGE.			MANSARDES.							
Chambre	No.	Longueur.	Chambre	No.	Longueur.	Chambre	No.	Longueur.	Chambre	No.	Longueur.					
No.		Pds. pcs.	No.		Pds. pcs.	No.		Pds. pcs.	No.		Pds. pcs.					
1	12	23 0	1	18	23 0				17	4	16 6					
	6	23 9								3	15 6					
2			2	10	18 6					4	15 9					
				3	17 6				18	4	19 0					
				5	20 0					1	18 0					
				5	19 3					1	25 6					
				3	19 0			Sur la tour centralo	20½	14	25 6					
				5	18 6				20	6	25 6					
				4	17 6				21	4	24 6					
				4	17 9					7	22 0					
5	5	9 6	5	31	9 6				22	1	18 6					
				6	13 0				23	2	20 0					
				7	13 0			23	1	21 6						
				5½	7 6					1	21 6					
				9	9 9				24	11	13 0					
8	2	19 0	8	9	19 0				25	3	19 0					
Chambre		au-dessus	de do	9	19 0			27	3	20 6	27	3	20 6			
9	14	25 6		9	25 6			28	3	26 6	28	14	25 6			
				4	24 9					3	16 0	29	10	16 0		
				10	14 6			Plafond sur do				10	16 0			
				1	14 0							12	20 0			
				3	13 6							4	19 0			
				9½	8 6							31	25	7 6		
				11	14 6							32	2	16 6		
				2	13 6							33	4	16 0		
				12	18 3								4	15 3		
				13	15 0								3	15 0		
				14	20 6								34	4	17 6	
				15	15 6									3	16 0	
				16	17 3									4	16 6	
				2	16 3									35	11	19 6
36	4	16 3	36	4	16 3									15	6	15 6
	7	15 3		7	15 3										7	14 0
37	4	15 6	37	4	15 6										4	16 6
	3	14 6		3	14 6										5	13 0
	4	14 9													2	15 0
38	4	15 3	38	4	15 3										28	11 6
	3	14 3		3	14 3											
	4	14 9														
				39½	2	13 6										
				40	5	18 0										
				3	17 0											
41	4	21 0	41	8	21 0											
				3	19 6											
				42	11	9 0										
				43	4	17 3										
				4	16 9											
				3	16 3											
				44½	11	21 6										
				45	16	21 6										
				46	4	19 0										
				1	18 0											
				2	18 6											
				47	4	18 9										
				7	16 9											
				48	7	21 6										
				4	20 6											
				48½	11	21 6										
				Corridor	26	11 6										
Faça. O.	88	11 6														
Faça. S.	20	11 6	Faça.S.	80	11 6											
Dans les man		s. au-de. de		13	6	14 9										
				7	13 3											
				14	15	20 6										

Rez-de-c haussée, sous la chambre No. 1



BLOC OUEST.

PREMIER ÉTAGE.			MANSARDES.			PREMIER ÉTAGE.			MANSARDES.		
Chambre	No.	Longueur.	Chambre	No.	Longueur.	Chambre	No.	Longueur.	Chambre	No.	Longueur.
No.		Pds. pes.	No.		Pds. pes.	No.		Pds. pes.	No.		Pds. pes.
			1	9	14 0	20	4	4 6	20	4	21 3
				3	14 9				4	4	4 6
			3	10	12 9				21	4	19 9
			4	4	16 9				7	4	18 9
			5	7	15 9				22	4	18 0
			5	10	21 6				4	7	17 0
				3	22 3	23	8	14 6	23	8	14 6
			6	15	21 6		1	13 6		1	13 6
			6½	3	7 0		4	16 0			
			7	39	9 6	24	15	13 6	24	15	18 6
			7½	16	11 6	25	4	14 0	25	4	24 6
8	2	18 6	8	3	19 6		9	12 0		3	25 3
			Dans la tour.							3	21 6
			9	15	21 0					3	22 3
			10	11	18 9					1	8 6
			11	11	21 6				23	13	21 6
				6	22 3					6	22 3
				2	8 6					1	8 6
			12	4	15 9	27	5	20 0	27	12	20 0
				7	14 6					3	19 6
			13	11	13 6				28	4	17 3
			14	4	14 6					3	15 6
				7	13 6				4	4	15 9
			15	11	21 6	29	8	11 6	29	8	11 6
				6	22 3		3	12 3		3	12 3
				2	8 6				30	11	5 6
			17	4	24 6				31	4	17 6
				7	23 3					7	16 0
17	2	6 0		3	20 9				32	10	21 6
			19	21	15 6					6	22 3
20	7	20 6	20	7	20 6					2	8 6
33	4	20 0	33	4	20 0				18	9	12 0
				7	18 6				20	10	15 3
			34	11	19 6				21	9	15 3
35	4	23 0	35	4	23 0				22	8	15 3
				7	21 5	Sous la chambre 25...					
			35½	3	6 0	Cabinet et voûte.			8		15 3
			36	4	19 0	Chambre sous No. 26			1		6 0
				7	17 0	Passage à la voûte.			8		15 3
			37	11	18 3				1		6 0
38	3	19 6									
39	11	15 0	39	7	21 6						
				3	22 3						
			42	4	15 3	Bloc Est, plaf. de la mais. des bouil.			38		14 9
				7	14 3				4		6 6
			43	11	19 6						
			34½	10	11 6	Bloc O., plaf. de la mai. des b.34					20 6
			44	4	18 6				4		12 6
				7	17 6						
			45	4	17 3						
				7	16 3						
46	1	8 6	46	1	8 6						
				12	21 6						
				3	22 0						
47	45	11 6	47	114	11 6						
48	105	11 6	48	105	11 6						
	Rez-de-chaussée.		10	9	15 3						
			13	7	12 6						
			15	18	15 3						
				8	15 3						
			16	7	15 3						
			17	7	15 6						
				3	13 6						

(No. 51.)

## R E P O N S E

A une adresse de l'honorable Conseil Législatif, en date du 14 mars dernier, contenant :

- 1° Un état indiquant le montant du change sterling que le gouvernement a acheté de la banque d'Ontario depuis le 1er novembre 1862, les dates des achats et le taux payé chaque fois ;
- 2° Le compte du gouvernement avec la banque d'Ontario, depuis le 1er janvier 1861 jusqu'à ce jour, tel que rendu par la banque ;
- 3° Le montant que le gouvernement a reçu de celle-ci comme intérêt des dépôts pendant cette période ;
- 4° Les dates auxquelles la banque a porté au crédit du gouvernement le produit des bons provinciaux, et les diverses sommes ainsi inscrites au crédit ;
- 5° Le montant payé à la banque d'Ontario pour le rachat des bons provinciaux, la date de ce rachat et les détails relatifs aux bons ainsi rachetés ;
- 6° Une copie de la convention conclue entre le ministre des finances et la banque d'Ontario, le 5 novembre 1862 ;
- 7° Une copie de la lettre du ministre des finances au receveur-général, de la même date, au sujet de cette convention.

Par ordre,

JOHN SIMPSON,  
Secrétaire.SECRETARIAT,  
Québec, 18 mai 1864.

ETAT indiquant le montant du change sterling que le gouvernement a acheté de la banque d'Ontario depuis le 1er novembre 1862, les dates des achats et le taux payé chaque fois.

1862—20 novembre.....	£32,000	0	0
“ 22 “ .....	8,000	0	0
“ 3 décembre .....	20,270	5	4
“ 12 “ .....	40,540	10	8

(Tout à 11 par cent de prime.)

Sterling....£100,810 16 0

COPIE du compte du gouvernement avec la banque d'Ontario, depuis le 1er janvier 1861 jusqu'à ce jour, tel que rendu par la banque.

Le Receveur-Général en compte avec la banque d'Ontario.

1864—23 janvier—Montant des dépôts et l'intérêt jusqu'à cette date :

Compte courant.....	\$334,557	60
Douanes.....	374,352	88
	\$708,910	48
Chèques portés au compte courant.....	\$309,437	77
“ “ “ des douanes.....	200,000	00
	509,437	78
A reporter.....	\$199,572	70

	Report.....	\$199,572 70
COMPTÉ No. 2.		
1862—20 nov.—	Chèque payé.....	\$197,333 33
	Intérêt sur icelui à 6 par cent, du 20 novembre au 1er déc. 1862.....	324 38
11 déc.—	Chèque payé.....	200,000 00
	Intérêt à 5 par cent, par convention, du 1er nov. au 1er déc., sur \$200,000 de débetures.....	833 34
		<hr/>
		\$398,491 05
8 “ —	Dépôt.....	200,000 00
		<hr/>
		198,491 05
		<hr/>
	Balance au crédit.....	\$ 981 65

BANQUE D'ONTARIO,  
Montréal, 26 janvier 1864.

A l'honorable Receveur-Général.

MONSIEUR,—La balance à votre crédit dans nos livres est de \$981 65c., comme par l'état ci-inclus. J'ai l'honneur, etc.,

HENRY STARNES,  
Directeur.

N.B.—Le Receveur-Général ne reconnaît pas ce compte comme correct. Il nie la validité des items d'intérêt portés au compte No. 2.

T. D. HARRINGTON,  
S. R. G.

MONTANT reçu par le gouvernement de la banque d'Ontario, comme intérêt des dépôts, depuis le 1er janvier 1861 jusqu'au 14 mars 1864.

1861—22 juillet.....	\$1632 88
1862— 3 “ .....	1873 97
31 décembre.....	1733 87
	<hr/>
	\$5240 72

N.B.—La banque a eu en dépôt, depuis le 1er décembre 1862, \$400,000 de bons provinciaux à vendre; le 5 mars 1862, elle remit \$345,000 de ce montant, en créditant le gouvernement pour la balance. La banque n'a pas eu connaissance de la date de la vente des \$55,000, et, par conséquent, l'intérêt accumulé entre la date d'échéance des débetures et la vente n'a pas encore été calculé.

MONTANT payé à la banque d'Ontario pour le rachat des bons provinciaux, date de ce rachat, et détails sur les bons ainsi rachetés.

La banque n'a présenté aucun bon pour rachat.

COPIE d'un arrangement passé entre le ministre des finances et la banque d'Ontario, à la date du cinquième jour de novembre 1862;

ET

COPIE d'une lettre du ministre des finances au receveur-général, à la même date et au même sujet.

(Copie.)

NEW-YORK, le 5 novembre 1862.

A l'honorable J. MORRIS, Québec.

MON CHER MONSIEUR,—J'ai reçu, ce matin, le télégramme de M. Davidson. Je refuse la proposition de ce monsieur, vu que le gouvernement ne trouverait aucun avantage à

l'accepter. Je vous envoie, ci-jointe, copie d'un arrangement passé avec la banque d'Ontario et qui devra répondre aux besoins actuels du gouvernement.

Si on nous offre de prendre pour plus d'un million de nos bons, je crois que nous pourrions émettre jusqu'à \$1,500,000, y compris le montant que prendra la banque d'Ontario.

Il est convenu avec M. Simpson que, malgré la convention avec la banque d'avoir toujours un dépôt de \$100,000 à notre crédit, il n'y aura rien de changé, jusqu'à mon retour, dans le mode de dépôt. Le commissaire des douanes de Montréal a reçu ordre de déposer la moitié de ses recettes.

Les bons pris par la banque d'Ontario, c'est-à-dire \$200,000, portent, comme vous le verrez, la date du 1er novembre.

Veuillez dater les autres du 1er décembre.

Tenez-moi au courant, par chaque malle, de ce qui pourrait m'intéresser.

J'ai l'honneur, etc.,

Pour copie conforme,

T. D. HARRINGTON, S.R.G.

W. P. HOWLAND.

MÉMOIRE d'un arrangement passé entre le ministre des finances (l'honorable W. P. Howland) et la banque d'Ontario.

La banque d'Ontario consent à prendre, du ministre des finances, des bons provinciaux portant la date du 1er novembre courant et payables un an après date, avec intérêt au taux de cinq pour cent par an, au montant de deux cent mille piastres, le change sur Londres des dits billets étant fixé à 60 jours, 11 pour cent de prime, et payable le 15 décembre prochain.

La dite banque s'engage à fournir au ministre des finances, au même taux et à la même époque, du change au montant de cent mille piastres, à porter en compte.

Si la banque fournit le change à une date plus rapprochée, on devra lui tenir compte des intérêts (\*).

La banque fournira du change, au taux spécifié, pour tout montant des dits bons offerts publiquement en vente.

La banque prendra en plus, s'il est nécessaire, une somme de quatre cent mille piastres des dits billets, et la gardera au compte du ministre des finances ou la vendra pour son compte, en lui remettant le change au montant de soixante-quinze mille livres sterling. Mais sur ces avances la banque recevra cinq pour cent d'intérêt, la prime restant à onze pour cent.

Le ministre des finances aura toujours à la banque un dépôt, sans intérêt, d'au moins cent mille piastres.

Pour la balance, la banque paiera cinq pour cent d'intérêt, et le ministre des finances devra donner 30 jours d'avis avant de retirer des sommes considérables.

[Signé,]

J. SIMPSON,

Président.

[Signé,]

W. P. HOWLAND,

Ministre des finances.

New-York, 5 novembre 1862.

Pour copie conforme,

T. D. HARRINGTON,

S.R.G.

Département du Receveur-Général,  
Québec, 17 mars 1864.

(\*) Cette condition devra s'appliquer aux \$200,000 en bons du gouvernement.

[Signé,]

J. SIMPSON, Président.

(No. 52.)

**REPONSE**

A une adresse de l'honorable Assemblée Législative, en date du 2 mars 1864, demandant copies des documents relatifs à la richesse minérale du Canada.

Par ordre,

JOHN SIMPSON,  
Secrétaire.SECRETARIAT,  
Québec, 9 mars 1864.

[Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.]

(No. 52.)

**REPONSE**

A une adresse de l'Assemblée Législative à Son Excellence le Gouverneur-Général, en date du 9 courant, priant Son Excellence de faire mettre devant cette Chambre "copies de tous ordres en conseil, rapports, demandes, certificats, "patentes, mémoires, correspondances et autres papiers se rattachant à la "vente ou à la promesse de vente, confiscation ou confiscations, revente ou "reventes du terrain minier connu sous le nom de 'Mine de Wallace,' ou de "partie d'icelui."

Par ordre,

JOHN SIMPSON,  
Secrétaire.SECRETARIAT,  
Québec, 16 juin 1864.

[Ainsi que l'a recommandé le comité collectif des impressions, ce document ne sera pas imprimé dans les documents de la session, vu qu'il a déjà été imprimé et distribué sous forme de brochure.]

## R E P O N S E

A une adresse de l'honorable Assemblée Législative, en date du 30 ultimo, priant Son Excellence le gouverneur-général de faire mettre devant cette Chambre : "1° Copie de l'ordre en conseil du 3 mars 1864, relatif aux terres minières sur les rives nord des lacs Huron et Supérieur et les îles adjacentes ; 2° Un état de la quantité de terres confisquées ou sujettes à confiscation en vertu de cet ordre, avec les noms des personnes ou compagnies qui les occupaient avant la passation du dit ordre en conseil ; 3° Les sommes payées et les sommes dues au gouvernement sur chaque lot, le dit 3e jour de mars 1864, avec un état du montant dépensé sur ces terres (tel qu'il appert par des documents déposés au bureau des terres de la couronne), par les personnes et compagnies qui les possédaient, pour l'exploitation des mines ou autrement ; 4° Un état indiquant les noms des personnes qui ont demandé à acheter aucune de ces terres minières confisquées en vertu du dit ordre en conseil, avec la date de chaque demande, les noms des acheteurs, la quantité de terrain acheté, à qui on a fait ou l'on est convenu de faire de nouveaux octrois, prix convenu ou payé par acre, et les conditions de l'octroi ; 5° Aussi, copie de tous papiers et de la correspondance transmis au département des terres de la couronne, y compris tous mémoires relatifs à la compagnie des mines de cuivre et d'argent du lac Huron."

Par ordre,

JOHN SIMPSON,  
Secrétaire.

SECRETARIAT,  
Québec, le 13 juin 1864.

---

*COPIE d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil Exécutif approuvé par Son Excellence le gouverneur-général en conseil le 27 février 1864.*

Dans un mémoire daté du 22 février 1864, l'honorable commissaire des terres de la couronne dit que de fréquentes demandes sont adressées à son département au sujet de certaines terres sur les rives des lacs Huron et Supérieur, terres qui sont occupées par des personnes qui n'ont pas rempli les conditions de la vente ; il soumet cette affaire à Votre Excellence en conseil, et recommande que la couronne rentre en possession de ces terres.

Le commissaire rappelle que lors du transfert de l'administration des mines du secrétariat provincial au département des terres, avis public fut donné, en vertu d'un ordre en conseil daté du 2 novembre 1846 et publié le 7 novembre 1846, que le commissaire des terres était autorisé à céder des *placers* sur les rives des lacs Huron et Supérieur, moyennant paiement de £150 pour couvrir les frais d'exploration et autres dépenses. Que cette somme fut portée au crédit des occupants comme partie du premier versement, lorsque les ventes furent confirmées.

Les *placers* étaient en blocs de dix milles quarrés (deux milles de front sur cinq de profondeur), chaque bloc contenant 6400 acres.

d'un droit par tonneau au droit de deux et demi pour cent jusqu'alors exigible soient approuvés, d'après la recommandation du commissaire des terres de la couronne.

(Certifié.)

WM. H. LEE,  
G. C. E.

A l'hon. Commissaire des Terres de la Couronne.

Département des Terres de la Couronne,  
Québec, 10 juin 1864.

ANDREW RUSSELL,  
Sous-Comm.

QUÉBEC, le 22 mai 1861.

“ PLACER ” DE HINCKS.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint, et pour faire suite à ma lettre du 11 août dernier sur le même sujet, un certificat du secrétaire-trésorier de la compagnie ci-dessus, indiquant les dépenses faites sur le terrain ci-dessus.

Votre, etc.,

[Signé,]

H. J. GIBBS.

Ci-inclus le certificat des dépenses.

A l'hon. Commissaire des Terres de la Couronne.

Je, soussigné, déclare et certifie, d'après les comptes et autres documents relatifs à l'exploration du *placer* de Hincks, sur le lac Huron, qu'il a été dépensé par la “ Compagnie des mines d'argent et de cuivre du lac Huron ” non moins de trois mille cent soixante-dix livres (£3,170) sur cet emplacement.

Montréal, le 23 août 1861.

[Signé,]

D. LORN MACDOUGALL,  
Sec.-trésorier de la comp. des mines des lacs H. et S.

QUÉBEC, le 11 août 1862.

COMPAGNIE DES MINES D'ARGENT ET DE CUIVRE DU LAC HURON.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 6 juin (No. 7,460), je suis chargé par la compagnie de vous demander le montant dû actuellement, en déduisant l'intérêt du prix d'achat, conformément à l'ordre en conseil du 3 juin 1861.

J'ai l'honneur, etc.,

[Signé,]

H. J. GIBBS.

A l'hon. Commissaire des Terres de la Couronne.

Le prix de vente était fixé à quatre chelins par acre, payables un cinquième comptant et le reste en cinq versements annuels, avec intérêt.

L'argent déposé et les *placers* devaient être déclarés confisqués si l'acheteur restait deux ans sans effectuer de versement.

Par ordre du commissaire des terres de la couronne, les acquéreurs furent requis de payer le dépôt de £150 au 28 février 1847, ou d'abandonner tous droits aux *placers*.

Le 24 mars 1853 fut publié un ordre en conseil daté du 2 du même mois, réintégrant dans leurs *placers* les occupants dont les lots avaient été confisqués, et reculant l'époque du premier versement jusqu'au 1er novembre 1853, et exigeant paiement des sommes arriérées, avec intérêt, au 1er mai 1855.

D'après un ordre en conseil, avis fut publié, le 23 septembre 1853, que le commissaire des terres de la couronne autorisait les agents des terres à donner des permis à tout individu qui voudrait faire la recherche des minéraux sur toute terre non encore concédée, moyennant paiement de £25. Ce permis devait être valable pour deux ans, et le porteur avait en même temps la faculté de prendre possession de 400 acres, 40 chaînes de front sur 100 de profondeur.

À l'expiration des deux ans, il était requis d'acheter le terrain à raison de sept chelins et demi l'acre, à défaut de quoi il serait considéré comme ayant perdu le droit d'acheter.

Cet ordre en conseil fut révoqué par un autre ordre daté du 9 juin 1855, sur la demande des compagnies des mines de Montréal, de Québec, du Canada et autres parties intéressées dans la question des terrains miniers.

Par cet ordre, on donnait aux locataires jusqu'au 1er juin 1856 pour payer la balance de l'intérêt dû à l'époque, à condition que le reste du prix d'achat serait divisé en trois parts égales payables avec intérêt, à une année d'intervalle à partir du 1er juin 1856. Les pétitionnaires avaient aussi le droit de considérer ces terrains comme devenus libres pour cause de non-paiement, et susceptibles d'être mis à l'encan au prix de quatre chelins l'acre, dont un cinquième devait être payé comptant et le reste en quatre versements égaux, le tout soumis aux règlements concernant les mines.

Le 15 mars 1861 fut publié un avis autorisant, par ordre en conseil, l'achat d'étendues de terrains miniers ne dépassant pas quatre cents acres, à raison d'un dollar l'acre, payable comptant. Le permis devait être retenu pendant deux ans, et n'être délivré après cette époque que sur preuve que l'occupant avait travaillé aux mines au moins pendant un an.

Un ordre en conseil en date du 21 avril 1862 exigeait un droit de deux et demi pour cent sur tous les minerais extraits, sans autres conditions. Les terrains miniers devaient être achetés au même prix que les terres adjacentes.

Le commissaire renvoie à certaines listes ci-jointes des occupants qui se sont conformés aux ordres en conseil ci-dessus mentionnés et de ceux qui n'en ont pas rempli les conditions, et il recommande :

1° Que tous les terrains miniers sur les rives nord des lacs Huron et Supérieur et sur les îles voisines qui, le 15 mars 1861, étaient sujets à confiscation, soient déclarés confisqués.

2° Que les occupants (compagnies ou particuliers) ou leurs ayant-cause, pourvu que les procurations aient été faites avant l'époque ci-dessus, puissent appliquer les paiements faits par eux sur un terrain, en outre du premier dépôt (qui, d'après les règlements du mois de novembre 1846, était destiné à couvrir les frais d'exploration et autres), à l'achat du dit terrain qui sera mis en vente sur leur demande; mais cette demande comportait une nouvelle vente et devait être enregistrée au département des terres de la couronne le ou avant le premier jour de novembre A.D. 1864.

3° Que les conditions de vente des terrains miniers déjà modifiées par ordre en conseil du mois d'avril 1862, soient encore modifiées comme suit :

1° Le prix des terrains miniers, arpentés ou non, sera d'au moins une piastre par acre, payable comptant.

2° Le droit de deux et demi pour cent actuellement exigible sur tous les minerais extraits sera changé en un droit d'une piastre par tonneau sur tous les minerais lorsqu'ils sont enlevés de la mine, à partir du 1er avril prochain.

Le comité recommande que les divers ordres en conseil ci-dessus mentionnés soient révoqués; que les règlements amendés pour la vente des terrains miniers et la substitution



Le commissaire des terres de la couronne fait rapport que d'après les dépenses faites par la compagnie dûment constatées, il recommande qu'on remette l'intérêt du prix d'achat, le capital devant être payé au bout de quatre mois, et que le permis ne soit accordé que quand il aura été bien établi que les opérations ont été commencées cette année, autrement le montant payé sera confisqué.

Le comité soumet à l'approbation de Son Excellence les recommandations ci-dessus.

Certifié,

[Signé,]

WM. H. LEE,

G. C. E.

A l'honorable Commissaire des Terres de la Couronne.

Département des Terres de la Couronne,  
Québec, le 10 juin 1863.

ANDREW RUSSELL,  
Sous-Commissaire.

(Copie.)

AGENCE PARLEMENTAIRE ET DÉPARTEMENTALE,

Québec, le 15 décembre 1863.

Compagnie des mines d'argent et du cuivre du lac Huron.

MONSIEUR,—Par ordre en conseil du 3 juin 1861, l'intérêt dû sur le prix d'achat de la mine ci-dessus a été remis, à condition que dans quatre mois le principal serait payé. J'ai immédiatement communiqué la chose aux personnes intéressées, mais comme plusieurs des principaux actionnaires ne sont pas actuellement dans la province je n'ai pu avoir à temps l'autorisation nécessaire.

Il reste encore, je crois, une forte balance due que j'ai ordre de payer pour retirer un permis si vous voulez me l'accorder. Je me permettrai de vous dire que la compagnie mérite, à mon avis, d'être traitée libéralement, vu que les documents déposés à votre département indiquent que la mine a été exploitée pendant longtemps et qu'il a été extrait des quantités considérables de minerai.

J'ai l'honneur, etc.,

[Signé,]

H. J. GIBBS.

A l'honorable commissaire des Terres de la Couronne.

Département des Terres de la Couronne,  
Québec, le 10 juin 1864.

ANDREW RUSSELL,  
Sous-Commissaire.

[Copie.]

AGENCE PARLEMENTAIRE ET DÉPARTEMENTALE,

Québec, le 15 janvier 1863.

Re : Compagnie des mines d'argent et de cuivre du lac Huron.

MONSIEUR,—En vous quittant, le 11 courant, j'écrivis par la malle du jour à M. J. L. MacDougall, secrétaire-trésorier de la compagnie ci-dessus, pour lui demander les renseignements que vous désirez avoir. Vous trouverez ci-jointe la réponse que j'ai reçue.

Vous verrez par cette lettre que la mine, qui avait été exploitée pendant plusieurs an-

(*Mémoire officiel*, 29 octobre 1862.)

Le commissaire ne peut consentir à la demande de prolonger l'époque du paiement au-delà des quatre mois indiqués dans l'ordre en conseil du 3 juin 1861.

Sera examiné lorsqu'on fera les règlements des mines.

M. Gibbs est informé.

(*Mémoire officiel*.)

DEPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,  
Québec, le 18 janvier 1864.

M. Gibbs renouvelle sa demande. Il voudrait qu'on accorde à la compagnie des mines d'argent et de cuivre du lac Huron la permission de payer la balance du prix d'achat du placer acheté de l'hon. Fr. Hinck et situé sur la rivière Ste. Marie, à l'ouest de la mine de Bruce; un ordre en conseil, du 3 juin 1861, a limité la période du paiement à quatre mois à partir de la date de l'ordre.

M. Gibbs représente que plusieurs membres de l'association étant, en ce moment, absents du pays, il est impossible de remplir les conditions de l'ordre en conseil dans un si court délai, et, à l'appui de cette assertion, il produit une lettre du secrétaire-trésorier de la compagnie, dans laquelle il est dit que la dite mine a été louée de M. Wm. Palmer pour trois ans; que la compagnie pensait que la mine fonctionnait avec avantage même avant de l'avoir louée; que la compagnie occupe la mine voisine (par permission du 15 mars 1859) et en a déjà retiré 14,000,000 livres de minerai, et que, si le gouvernement le désire, la compagnie paiera immédiatement la balance due sur le prix d'achat.

La "mine de Hincks," comprenant dix milles quarrés, 6,400 acres, a été louée le 27 avril 1847, au prix de 80 centins, formant \$5,120, dont \$1,192.90 ont été reçus, ce qui laisse dû \$3,917.10, l'intérêt ayant été remis par le dit ordre en conseil.

Département des Terres de la Couronne,  
Québec, le 10 juin 1864.

ANDREW RUSSELL,  
Sous-Commissaire.

COPIE D'UN RAPPORT de l'honorable Conseil Exécutif approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en conseil, le 3 juin 1861.

Le 11 août 1860, M. H. J. Gibbs demande au nom de la compagnie des mines d'argent et de cuivre du lac Huron une réduction du prix de fermage de cette mine louée au mois d'avril 1847, au nom de George Hendry et transportée par lui à l'honorable Francis Hincks, située sur la rivière Ste. Marie, à l'ouest de la mine de Bruce. La compagnie demande à ne payer que deux chelins par acre, comme la compagnie des mines de Mont-réal, d'après l'ordre en conseil du 17 mai 1856.

M. Gibbs dit dans sa lettre que dans l'exploration et l'exploitation de la "mine de Hincks" on a dépensé, jusqu'en 1848, \$8,000, et environ \$4,000 depuis cette époque.

nées avant ma demande de 1861, est actuellement affermée pour trois ans par un particulier qui a le plus grand intérêt à extraire autant de minerai que possible. C'est la meilleure preuve que le locataire travaille consciencieusement.

Si vous voulez d'autres preuves que l'exploitation est sérieuse et que ce terrain n'a pas été acheté par pure spéculation, je pourrai aisément vous les fournir. Je me contenterai, pour le moment, de vous rappeler que la compagnie que je représente possède aussi la mine de Bruce, qui fonctionne avec succès, vu qu'on en a déjà extrait 13,874,982 livres de minerai.

Je vous laisse juge de ces faits, et j'espère que la demande de la compagnie sera prise en considération comme elle le mérite.

J'ai l'honneur, etc.,

[Signé,]

H. J. GIBBS.

A l'hon. Commissaire des Terres de la Couronne.

Département des Terres de la Couronne,  
Québec, le 10 juin 1864.

ANDREW RUSSELL,  
Sous-Comm.

[Copie.]

QUÉBEC, le 16 mai 1864.

COMPAGNIE DES MINES D'ARGENT ET DE CUIVRE DU LAC HURON.

MONSIEUR,—Je reçois aujourd'hui instruction de m'assurer si le département autorisera la compagnie ci-dessus à payer tous les arrérages, conformément à l'ordre en conseil du 3 juin 1861.

Je suis prêt à régler l'achat, sur avis officiel que cette balance sera acceptée.

Je prends la liberté de vous renvoyer à la correspondance échangée avec votre département à ce sujet et d'après laquelle il appert :

1° Que des sommes considérables ont été dépensées pour frais d'exploitation, environ \$12,000 ;

2° Que la mine est actuellement affermée pour plusieurs années ;

3° Qu'un montant considérable a déjà été payé à la couronne pour prix d'achat.

J'ai l'honneur, etc.,

[Signé,]

H. J. GIBBS.

A l'hon. Commissaire des Terres de la Couronne.

Département des Terres de la Couronne,  
Québec, le 10 juin 1864.

ANDREW RUSSELL,  
Sous-Comm.

[Copie.]

MONTREAL, le 14 janvier 1864.

CHER MONSIEUR,—J'ai reçu votre lettre du 12 courant, No. 4,385. En réponse à votre demande relative à l'exploitation de la "mine de Hincks," j'ai l'honneur de vous informer, pour que vous en fassiez part à l'honorable M. McDougall, que la mine est actuellement exploitée par un M. Wm. Palmer, qui l'a à bail pour trois ans et qui, par conséquent, fera tout en son pouvoir pour en extraire autant de minerai qu'il sera possible.

# RÉPONSE

A une Adresse de l'honorable Assemblée Législative, en date du 9 mai 1864, demandant copie des instructions données aux agents des mines et aux agents des terres de la couronne dans les townships de l'Est, au sujet des terrains aurifères.

Par ordre,

JOHN SIMPSON,  
Secrétaire.

SECRETARIAT,  
13 juin 1864.

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,  
Division des Biens des Jésuites et du Domaine de la Couronne,  
Québec, 11 juin 1864.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-incluses copies de certaines lettres contenant les instructions données aux agents des mines et des terres de la couronne dans les townships de l'Est, au sujet de la vente des terrains aurifères, et demandées par une adresse de l'honorable Assemblée Législative en date du 9 ultimo.

J'ai l'honneur d'être

Votre obéissant serviteur,

ANDREW RUSSELL,  
Assist. Com.

A l'honorable Secrétaire Provincial.

(Extrait.)

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,  
Québec, 9 octobre 1863.

A l'avenir et jusqu'à ordre contraire, vous ne disposerez d'aucun terrain dans les townships de Cranbourne, Linière, Watford, Rixborough et Jersey, sans avoir soumis la demande à ce département et avoir reçu l'autorisation de vendre.

(Signé)

ANDREW RUSSELL,  
Assist. Com.

A And. Ross, écr.,  
Agent des terres, Frampton.

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,  
Québec, 16 octobre 1863.

F. Tetu, écuyer,  
Agent des terres, Montmagny.

MONSIEUR,—J'ai à vous dire, pour votre information, que si vous connaissez ou si vous apprenez de bonne autorité qu'il se trouve, dans le township Panet, de l'or en quantité suffisante pour justifier son exploitation, M. le commissaire désire que vous retiriez de la vente les terres de ce township.

(Signé)

ANDREW RUSSELL,  
Assist. Com.

## DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,

F. Lamontagne, écuyer,  
Agent des terres, St. Gervais.

Québec, 16 octobre 1863.

MONSIEUR,—J'ai à vous dire, pour votre information, que si vous connaissez ou si vous apprenez de bonne autorité qu'il se trouve, dans le township de Bellechasse, de l'or en quantité suffisante pour justifier son exploitation, M. le commissaire désire que vous retiriez de la vente les terres dans ce township.

(Signé,)

ANDREW RUSSELL,  
Assist. Com.

## DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,

F. Rouleau, écuyer,  
Agent des terres, Ste. Claire.

Québec, 16 octobre 1863.

MONSIEUR,—J'ai à vous dire, pour votre information, que si vous connaissez ou si vous apprenez qu'il se trouve, dans les townships de Ware et Langevin, de l'or en quantité suffisante pour justifier son exploitation, M. le commissaire désire que vous retiriez de la vente les terres dans ces townships.

(Signé,)

ANDREW RUSSELL,  
Assist. Com.

## DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,

S. V. Larue, écuyer,  
Agent des terres, St. Charles, Riv. Boyer.

Québec, 16 octobre 1863.

MONSIEUR,—Je dois vous dire, pour votre information, que si vous connaissez ou si vous apprenez de bonne autorité qu'il se trouve, dans le township de Daaquam, de l'or en quantité suffisante pour justifier son exploitation, M. le commissaire désire que vous retiriez de la vente les terres dans ce township.

(Signé,)

ANDREW RUSSELL,  
Assist. Com.

## DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE.

Québec, 16 octobre 1863.

MONSIEUR,—J'ai à vous dire, pour votre information, que si vous connaissez ou si vous apprenez de bonne autorité qu'il se trouve, dans les townships de Spalding et Ditchfield, de l'or en quantité suffisante pour justifier son exploitation, M. le commissaire désire que vous retiriez immédiatement de la vente les terres dans ces townships.

(Signé,)

ANDREW RUSSELL,  
Assist. Com.

Wm. Farwell, écr., agent des terres, Robinson, T. de l'E.

## DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,

Louis Labrecque, écuyer,  
Agent des terres, Lambton.

20 avril 1864

MONSIEUR,—Je suis requis de vous informer que vous devez discontinuer la vente des terres dans votre agence jusqu'à nouvel ordre.

(Signé,)

ANDREW RUSSELL,  
Assist. Com.

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,  
23 avril 1864.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli copies des règlements qui viennent d'être adoptés au sujet des mines d'or, et d'appeler votre attention sur le changement fait dans le prix et les conditions de vente des terres de votre agence.

Vous remarquerez, de plus, que ceux qui ont acheté devront payer le prix d'achat en entier avant de pouvoir obtenir des licences pour l'extraction de l'or.

(Signé,) ANDREW RUSSELL,  
Assist. Com.

Wm. Farwell, écr., agent des terres, Robinson.

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,  
23 avril 1864.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, avec la présente, copies des règlements qui viennent d'être adoptés au sujet des mines d'or, et d'appeler votre attention sur le changement fait dans le prix et les conditions de vente des terres de votre agence.

Vous remarquerez de plus que ceux qui ont déjà acheté devront payer le prix d'achat en entier avant de pouvoir obtenir des licences pour l'extraction de l'or.

Je vous transmets aussi les demandes qui vous ont été adressées par ceux qui désirent acheter des terres dans votre agence, et prends la liberté de vous renvoyer au dernier paragraphe des règlements pour vous guider.

(Signé,) ANDREW RUSSELL,  
Assist. Com.

ANDREW ROSS, écr.,  
Agent des terres, Frampton.

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,  
25 avril 1864.

L. Labrecque, écr., Lambton ; J. T. LeBel, écr., Wotton ; Frs. Rouleau, écr., Ste. Claire ;  
S. V. Larue, écr., St. Charles.

MESSIEURS,—J'ai l'honneur de vous transmettre, avec la présente, copies des règlements qui viennent d'être adoptés au sujet des mines d'or, et d'appeler votre attention sur le changement fait dans le prix et les conditions de vente des terres de votre agence.

Vous remarquerez de plus que ceux qui ont déjà acheté devront payer le prix d'achat en entier avant de pouvoir obtenir des licences pour l'extraction de l'or.

(Signé,) ANDREW RUSSELL,  
Assist. Com.

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,  
25 avril 1864.

Frs. Lamontagne, écr., agent des terres, St. Gervais.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre copies des règlements qui viennent d'être adoptés au sujet des mines d'or, et d'appeler votre attention sur le changement fait dans le prix et les conditions de vente des terres de votre agence, comprenant les townships Rioux et Bellechasse, et cette partie de Buckland qui se trouve dans le comté de Bellechasse.

Vous remarquerez que ceux qui ont déjà acheté devront payer le prix d'achat en entier avant de pouvoir obtenir des licences pour l'extraction de l'or.

(Signé,) ANDREW RUSSELL,  
Assist. Com.

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,  
Québec, 6 mai 1864.

S. V. Larue, écr., J. T. LeBel, écr., F. Rouleau, écr., F. Labrecque, écr., agents des terres de la couronne.

MONSIEUR,—Je suis requis de vous informer que, jusqu'à nouvel ordre, vous devez arrêter toute vente dans votre agence.

(Signé,) ANDREW RUSSELL,  
Assist. Com.

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,  
6 mai 1864.

MONSIEUR,—Je suis requis de vous informer que, jusqu'à nouvel ordre, vous devez arrêter toute vente dans votre agence.

(Signé,) ANDREW RUSSELL,  
Assist. Com.

Wm. Farwell, écr., agent des terres; Andrew Ross, écr., agent des terres.

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,  
6 mai 1864.

Frs. Lamontagne, écr., agent.

MONSIEUR,—Je suis requis de vous informer que, jusqu'à nouvel ordre, vous devez arrêter toute vente dans cette partie de votre agence comprenant les townships Rioux et Bellechasse, et cette partie de Buckland qui se trouve dans le comté de Bellechasse.

(Signé,) ANDREW RUSSELL,  
Assist. Com.

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,  
9 mai 1864.

J. T. LeBel, écr.; F. Rouleau, écr.; Ls. Labrecque, écr.; Frs. Lamontagne, écr.; S. V. Larue, écr.

MONSIEUR,—Je suis chargé de vous enjoindre de faire immédiatement un rapport des ventes, s'il y en a eues, dans votre agence faites en vertu des règlements sur les mines d'or, depuis la publication de ces règlements jusqu'au jour où ces ventes ont été arrêtées.

(Signé,) ANDREW RUSSELL,  
Assist. Com.

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,  
Québec, 9 mai 1864.

MONSIEUR,—Je suis chargé de vous enjoindre de faire immédiatement un rapport des ventes, s'il y en a eues, dans votre agence faites en vertu des règlements sur les mines d'or, depuis la publication de ces règlements jusqu'au jour où ces ventes ont été arrêtées.

(Signé,) ANDREW RUSSELL,  
Assist. Com.

Andrew Ross, écr.  
Wm. Farwell, écr.

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,  
Québec, 23 avril 1864.

MONSIEUR,—Vous recevrez avec la présente les "règlements sur les mines d'or," d'après lesquels vous devez vous guider dans la vente des terres publiques qui sont dans votre agence.

Vous remarquerez que le prix est de \$2 l'acre, payable comptant en une seule somme, et sans obligation d'établissement, et s'applique à toutes les terres à votre disposition, y compris les lots déjà adjugés qui n'ont pas été évalués plus haut et sur lesquels il n'y a pas eu de paiement de fait.

Vous ne vendrez pas de terres pour établissement aux bas prix fixés antérieurement, ni par paiements partiels, ni pour argent comptant.

(Signé,) ANDREW RUSSELL,  
Assist. Com.

Ant. Gagnon, écr., agent, Arthabaskaville.  
O. J. Kemp, écr., agent, Waterloo.  
Hon. W. Sheppard, Wendover.

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,  
Québec, 23 avril 1864.

MONSIEUR,—Vous recevrez avec la présente les "règlements sur les mines d'or," d'après lesquels vous devez vous guider dans la vente des terres publiques qui se trouvent dans votre agence.

Vous remarquerez que le prix est de \$2 l'acre, payable comptant en une seule somme, et sans obligation d'établissement, et s'applique à toutes les terres à votre disposition, y compris les lots déjà adjugés qui n'ont pas été évalués plus haut et sur lesquels il n'y a pas eu de paiement de fait.

Vous ne vendrez pas de terre pour établissement aux bas prix fixés antérieurement, ni par paiements partiels, ni pour argent comptant.

Dans le cas où quelques personnes auraient demandé d'acheter certains lots particuliers à votre disposition, depuis que la vente est arrêtée dans votre agence, vous avertirez ces personnes qu'elles pourront, si elles le veulent, acheter en vertu des règlements en question, pourvu qu'elles le fassent avant le 30 mai prochain, sinon les lots qu'elles ont demandés seront vendus au premier demandant, après cette date.

(Signé,) ANDREW RUSSELL,  
Assist. Com.

John Felton, écr., agent, Sherbrooke.  
John Hume, écr., agent, Leeds.

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,  
Québec, 12 avril 1864.

MONSIEUR,—Vous voudrez bien discontinuer la vente des terres publiques dans votre agence, jusqu'à ce que les nouveaux règlements des mines vous aient été envoyés.

(Signé,) ANDREW RUSSELL,  
Assist. Com.

John Felton, écr., agent, Sherbrooke, C. E.



DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,  
Québec, 19 avril 1864.

MONSIEUR,—Vous voudrez bien discontinuer, jusqu'à nouvel ordre, la vente des terres dans votre agence.

(Signé,  
John Hume, écr., agent, Leeds, C. E.

ANDREW RUSSELL,  
Assist. Com.

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,  
Québec, 6 mai 1864.

MONSIEUR,—Vous voudrez bien discontinuer, jusqu'à nouvel ordre, la vente des terres dans votre agence.

(Signé,

ANDREW RUSSELL,  
Assist. Com.

John Hume, écr., agent, Leeds.  
O. J. Kemp, écr., agent, Waterloo.  
Jno. Felton, écr., agent, Sherbrooke.  
Hon. W. Sheppard, agent, Wendover.  
Ant. Gagnon, écr., agent, Arthabaskaville.

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,  
Québec, 10 mai 1864.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous prier de faire, dans le plus bref délai possible, un rapport spécial des ventes que vous avez faites en vertu des règlements du 22 ultimo.

(Signé,

ANDREW RUSSELL,  
Assist. Com.

Ant. Gagnon, écr., agent, Arthabaskaville.  
O. J. Kemp, écr., agent, Waterloo.  
Jno. Felton, écr., agent, Sherbrooke.  
Hon. W. Sheppard, agent, Wendover.  
Jno. Hume, écr., agent, Leeds.

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,  
Division des Biens des Jésuites et du Domaine de la Couronne,  
Québec, 30 avril 1864.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer qu'il a plu à Son Excellence le gouverneur-général en conseil, de vous nommer inspecteur des mines d'or pour la division de la Chaudière (*St. François*), en vertu d'un ordre en conseil du 16 du courant, établissant des règlements au sujet des mines d'or. Ces règlements se trouvent compris dans l'avis imprimé de ce département du 22 du courant, et dont copies vous ont envoyées pour vous guider, ainsi que comme information et pour la distribution.

Vous tiendrez votre bureau, \* *comme il est dit dans le dit avis*, à *St. François de la Beauce (Stanstead)*, jusqu'à nouvel ordre.

Vous serez nommé juge de paix pour le district compris dans votre division, et vous aurez le pouvoir de nommer deux constables, ou plus, quand il sera nécessaire.

J'attire votre attention sur la loi qui concerne les juges de paix.

Vous serez sous la direction et le contrôle de ce département, et lui rendrez compte.

\* Les mots soulignés ont été omis des instructions données à M. Gilman.

Votre salaire sera de \$5 per diem, y compris vos frais de voyage et de bureau, et vous fournirez une obligation hypothécaire pour vous-même et une ou plusieurs cautions, pour la somme de \$1000.00, suivant la formule ci-incluse ; et, auparavant, vous devrez fournir un certificat du registraire que la propriété qui devra être hypothéquée appartient à la personne qui l'hypothéquera, et n'est nullement grevée, et un second certificat du secrétaire-trésorier, ou du greffier de la cité ou de la municipalité dans laquelle la propriété est située, qu'elle vaut la somme pour laquelle elle sera hypothéquée. Lorsque les certificats auront été reçus et approuvés, l'obligation sera rédigée ici et vous sera envoyée pour exécution.

Vous enverrez à ce département tous les huit jours, par la malle ou l'express, le montant en argent que vous percevrez pour licences ou transferts, ou le déposerez dans la Banque de Montréal ou aucune de ses succursales, au crédit de ce bureau. Quand vous ferez un dépôt dans la banque, on vous donnera un certificat en duplicata (et une traite si ce n'est pas à Québec), et vous en garderez une copie et enverrez l'autre (avec la traite, si vous l'avez) à ce département. Si vous envoyez quelque argent par la malle, vous ferez enregistrer votre lettre, et si vous en envoyez par l'express, vous prendrez un reçu.

Vous ferez un rapport tous les trois mois, à la fin de mars, juin, septembre et décembre, conformément au blanc qui vous sera envoyé.

Vous recevrez aussi, en même temps que la présente, un livre de licences de mines d'or, qui en contiendra 500. Quand vous aurez épuisé ce livre, vous enverrez à ce département les entrées en marge et l'avertirez un peu d'avance que vous avez besoin d'un autre livre, afin qu'on ait le temps d'en préparer un et de vous l'envoyer.

Vous recevrez un livre où vous incrierez les licences que vous émettrez et les transferts, et d'après lequel vous ferez vos rapports trimestriels, afin que vous en ayez une note lorsque vous enverrez les entrées en marge du livre de licence.

Nul n'est obligé, en vertu des règlements adoptés, de prendre une licence d'exploration ou un permis pour chercher de l'or, ni de prendre une licence d'exploitation s'il ne fait pas l'exploitation.

Nous vous envoyons aussi 600 formules imprimées de demandes de licences.

Nous vous enverrons plus tard les blancs de formules des rapports que les licenciés devront vous faire, afin que vous puissiez les leur distribuer.

Vous ferez au département des rapports *ad interim*, et un rapport général à la fin de l'année, dans lequel, entre autres choses, vous donnerez des états indiquant les résultats qui doivent vous être fournis en vertu des règlements.

L'on vous procurera des listes des terres du gouvernement qui sont encore à vendre dans la région aurifère de votre division, et aussi des cartes des townships pour l'information des acheteurs.

Quand il s'agira des terres de la couronne vendues et non patentées, vous exigerez que celui qui demandera une licence vous montre le reçu de l'agent ou le certificat constatant parfait paiement.

La terre devra être décrite au long dans la demande et la licence ; cependant, lorsqu'il s'agira de demandes subséquentes, on pourra renvoyer à la première pour la description ; mais dans le cas de licence, la description sera faite de nouveau tout au long. On devra mettre tout au long dans les demandes, la date de la patente ou de l'acte, les titres et l'enregistrement, les noms des parties et celui du notaire.

Quand vous aurez besoin de plus amples instructions, vous n'aurez qu'à les demander, et le département compte sur votre zèle et votre discrétion pour l'exécution des règlements et le maintien de la paix et du bon ordre.

Dans le cas d'infraction aux règlements, vous pourrez, jusqu'à ce qu'une loi ait été passée, dans les cas d'urgence exigeant un avis légal immédiat, vous adresser à \*Jean Blanchet, écr., avocat, de Québec, et pratiquant aussi à St. Joseph, et les affaires qui pourront être suffisamment retardées seront soumises ici à la décision des officiers en loi de la couronne.

Vous ouvrirez votre bureau pas plus tard que mardi 2 mai prochain, ou le plus tôt que possible après.

\* Dans les instructions de M. Gilman, au lieu des mots en italique, il y a "Ed. T. Brooks, écr., avocat, de Sherbrooke."

---

Vous visiterez, quand il sera nécessaire, les localités où se fera l'exploitation.

† J'inclus aussi une copie des lettres pour les droits exclusifs d'exploitation des mines accordées en 1846 aux propriétaires de la seigneurie de Rigaud-Vaudreuil, qui ne tombe pas par conséquent sous l'opération des présents règlements. Des mesures seront prises pour leur faire rendre compte et leur faire payer les droits qu'ils doivent, ce qu'ils n'ont pas fait encore, et nous communiquerons ensuite plus au long avec vous sur ce sujet.

J'ai l'honneur, etc.,

(Signé,)

ANDREW RUSSELL,  
Assist. Com.

Chas. L. De Bellefeuille, écr.,  
Inspecteur des mines d'or,  
Division de la Chaudière.

Jas. K. Gilman, écr.,  
Inspecteur des mines d'or,  
Division de St. François.

Vraie copie.

ANDREW RUSSELL,  
Assist. Com.

Département des Terres de la Couronne,  
Branche des Biens des Jésuites et du Domaine de la Couronne,  
Québec, 12 mai 1864.

---

† Ce dernier paragraphe se trouve seulement dans les instructions données à M. De Bellefeuille.

Lorsque nous reprendrons cette mine, nous l'exploiterons aussi avec activité; je puis vous en donner pour preuve la manière dont nous exploitons la mine voisine (Baie au Cuivre de Huron). Ci-joint un état du minerai chargé sur cette mine.

J'ai l'honneur, etc.,

[Signé,]

J. LORN MACDOUGALL,

Sec. trésorier de la comp. des mines d'argent et de  
cuivre du lac Huron;

Président de la comp. des mines de cuivre de la baie de Huron.

H. J. Gibbs, écuyer,

Agent parlementaire, Québec.

CHARGEMENTS DE MINERAIS.

1860.....	2,068,693 lbs.
1861.....	3,209,618 "
1862.....	4,036,569 "
1863.....	4,560,162 "

Département des Terres de la Couronne,  
Québec, le 10 juin 1864.

ANDREW RUSSELL,  
Sous-Comm.



(No. 53.)

**REPOSE**

A une adresse de l'honorable Conseil Législatif à Son Excellence le Gouverneur-Général, datée le 6 courant, priant Son Excellence de faire mettre devant cette Chambre "copies de tous ordres en conseil au sujet des îles Manitou-  
"lines, passés depuis septembre dernier ; aussi, copies des instructions four-  
"nies aux arpenteurs des terres dans les dites îles ; enfin, copies des rapports  
"des dits arpenteurs."

Par ordre,

JOHN SIMPSON,  
Secrétaire.

SECRETARIAT,  
Québec, le 16 mai 1864.

(No. 53.)

**REPOSE**

A une adresse de l'honorable Conseil Législatif à Son Excellence le Gouverneur-Général, en date du 10 mai 1864, priant Son Excellence de vouloir bien faire transmettre à cette Chambre "toutes correspondances, extraits d'ordres en  
"conseil et écritures consignées soit dans les comptes ou documents publics,  
"au sujet de la réserve de deux milles quarrés sur la rivière Sydenham, ci-  
"devant connue sous le nom de Big Bear Creek, dans le comté de Lambton,  
"faite par la tribu sauvage des Chippawas sur la Thames, lors de la cession  
"consentie par eux au gouvernement de cette province le 9 mars 1819 ; les  
"dits documents devant constater si les dits Sauvages ont reçu quelque  
"somme d'argent en paiement, et quel montant s'il en est, soit en principal  
"ou intérêt, a été payé aux dits Sauvages pour cette réserve ; ainsi que  
"copie du dit acte de cession du 9 mars 1819."

Par ordre,

JOHN SIMPSON,  
Secrétaire.

SECRETARIAT,  
Québec, le 2 juin 1864.

(No. 53.)

**REPOSE**

A une adresse de l'honorable Conseil Législatif à Son Excellence le Gouverneur-Général, en date du 12 octobre dernier, priant Son Excellence de faire mettre devant cette Chambre "copie de la lettre du révérend Père Choné à Son  
"Excellence le Gouverneur-Général, datée du 24 juillet dernier, au sujet de  
"son arrestation et de celle de quelques Sauvages, sur la plainte de M.  
"Gibbard ; et copie du protêt des Sauvages de Shishigwaning, et de celui des  
"Sauvages de Mitchiwatinong et Ailchitawaiganing, contre le traité McDou-  
"gall, adressés à Son Excellence en janvier et mai derniers."

Par ordre,

JOHN SIMPSON,  
Secrétaire.

SECRETARIAT,  
Québec, le 15 juin 1864.

[Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les  
rapports qui précèdent ne sont pas imprimés.]

(No. 54.)

**REPONSE**

A une adresse de l'honorable Conseil Législatif, en date du 11 mars 1864, demandant des renseignements relatifs au change sterling acheté de la banque de Montréal.

Par ordre,

JOHN SIMPSON,  
Secrétaire.

SECRETARIAT,  
Québec, 15 mars 1864.

ETAT indiquant le montant du change sterling acheté par le gouvernement provincial de la banque de Montréal, depuis le 1er novembre 1863; le taux payé chaque fois; et aussi le montant inscrit au crédit du gouvernement par la dite banque, le lundi de chaque semaine depuis le 1er janvier 1864.

Montant du change sterling acheté de la banque de Montréal, depuis le 1er novembre 1863 (à 3 ans et 11½ pour cent de prime, 5 déc. 1863..... £55,000

Balances inscrites au crédit du gouvernement par la banque de Montréal, le lundi matin de chaque semaine, depuis le 1er janvier 1864:—

Janv. 4.....	\$480,918 96
11.....	321,035 25
18.....	359,422 26
25.....	537,233 85
Fév. 1.....	539,836 07*
8.....	445,800 47
15.....	388,144 58
22.....	489,149 15
29.....	566,113 26*
Mars 7.....	612,421 55

\* N.B.—Des balances à la fin de chaque mois, il faut déduire le montant des bordereaux avancés (de \$25,000 à \$30,000) qui sont envoyés par la banque et ensuite couverts par mandats et chèques.

F. D. HARRINGTON,  
S.-R.-G.

Département du Receveur-Général,  
Québec, le 15 mars 1864.

(No. 55.)

**REPONSE**

A une adresse de l'honorable Conseil Législatif, en date du 16 mars 1864, demandant "copies de la correspondance relative au palais de justice du district de "Richelieu."

Par ordre,

JOHN SIMPSON,  
Secrétaire.

SECRETARIAT,  
Québec, le 13 mai 1864.

[Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.]

## R E P O N S E

A une adresse de l'honorable Assemblée Législative, demandant "un état détaillé de  
" tous deniers avancés aux municipalités de township dans le Bas-Canada, en  
" vertu de la 99e section du chapitre 83 des statuts refondus du Canada, etc."

1 8 6 2 .

Date du paiement.	A qui payé.	Municipalité.	Fin.	Taux.	Montant.
					\$ cts.
Mai 9...	Receveur-général.....	Diverses municipalités Drummond et Arthabaska.....	Grain de semence..		1800 00
12...	Rév. MM. Matte et Martel.....	Somerset, N. \$200, S. \$100, et Halifax, \$200.....	do		500 00
23...	D. Campbell.....	Winslow Sud.....	do		400 00
31...	R. McLeod .....	Whitton, Marsden et Hampden	do		200 00
Juin.....	Rév. M. Brunet .....	Halifax Nord.....	do		200 00
13...	Rév. M. Bernier .....	Wolfestown, Comté de Wolfe..	do		250 00
24...	J. B. Gaudreau .....	Acton .....	do		250 00
24...	A. O. Beauchemin.....	Ruxton .....	do		250 00
24...	C. Brin.....	Milton.....	do		300 00
					\$4150 00

1 8 6 3 .

Date du paiement.	A qui payé.	Municipalité.	Fin.	Taux.	Montant.
					\$ cts.
Mars 26...	J. Foupore, M.P.P.....	Diverses municipalités dans le comté de Pontiac.....	Grain de semence..		13130 00
Mai 18...	H. F. Griffin.....	L'Avenir.....	do	\$1 par tête.....	1057 20
18...	Thomas Forney .....	Wickham .....	do	do	366 60
18...	Mark Duffy.....	Wexford.....	do	do	420 00
18...	George Drevin.....	Rawdon.....	do	do	1127 40
18...	J. B. Lavoie.....	Kilkenny.....	do	do	912 00
18...	A. Hémond.....	Chertsey.....	do	do	551 80
18...	J. B. Richard .....	Wotton .....	do	do	919 80
18...	J. Z. C. Miquelon .....	St. Camille .....	do	do	291 60
9...	E. G. Paradis.....	Chester Est .....	do	do	914 40
29...	Léon Désert.....	Upton Nord-Est .....	do	2 do	1000 00
9...	A. Brunelle .....	St. Etienne.....	do	2 do	821 60
9...	Aug. Veilleux.....	St. Germain de Grantham.....	do	3 do	1000 00
9...	A. Gagnon, M.P.P.....	Ste. Agnès, pour DeSales.....	do	2 do	200 00
11...	Labrèche-Viger, M.P.P.....	Ste. Adèle .....	do	3 do	957 80
11...	J. Desaulniers.....	St. Boniface .....	do	do	606 00
11...	Labrèche-Viger, M.P.P.....	St. Jérôme .....	do	5 do	495 00
11...	do do	St. Sauveur .....	do	3 do	284 40
11...	do do	Beresford .....	do	5 do	380 00
18...	G. Lafontaine.....	St. Calixte de Somerset, Sud..	do	3 do	1558 80
20...	D. E. Price, M.P.P.....	Comté de Saguenay.....	do	Avance à ccmppte..	200 00
21...	A. H. de Caussin.....	Ste. Julienne de Rawdon .....	do	3 ans à 20 cts.....	756 00
22...	A. Bernier.....	Ixworth.....	do	do	470 40
21...	J. B. Martin .....	Woodbridge.....	do	do	300 00
29...	P. Connor .....	Cathcart, augment. de Kildare	do	do	994 20
Juin 5...	N. F. Laurent, pour J. B. Pouliot.....	Bégon, \$123.60; Denonville, \$95.40.....	do	do	219 00
Mai 29...	A. Hamelin.....	St. Gabriel de Brandon.....	do	Six mois do	821 40
Juin 2...	E. McGuire.....	Hunterstown .....	do	do	426 60
1...	T. J. Prevost, prêtre.....	St. Ambroise de Kildare.....	do	Six mois do	656 70
2...	B. Caron, pour P. Morin	Ashford .....	do	Avance à compte.	450 00
—...	H. Boilard .....	Montminy .....	do	3 ans à 20 cts.....	360 00



1863.—*Suite.*

Date du paiement.	A qui payé.	Municipalité.	Fin.	Taux.	Montant.
					\$ cts.
Juin 3...	L. Letellier de St. Just, pour J. B. Pouliot.....	Whitworth .....	Grain de	3 ans à 20 cts...	372 00
3...	do do .....	Viger.....	semence..	do	657 00
16...	P. G. Aubrey.....	Ripon et Hartwell.....	do	do	539 40
16...	A. Hamelin.....	St. Gabriel de Brandon.....	do	Bal. de do	821 40
25...	James Dunkin.....	Masham .....	do	do	1058 40
Juillet 11...	D. Grenier .....	Garthby et Straford.....	do	do	412 80
11...	Jos. Cloutier .....	Fournier, \$46.20, et chemin Elgin, \$120.....	do	do	166 20
18...	A. Lapointe.....	St. Uiric, township de Matane	do	do	329 40
18...	Z. Lanouette .....	McNider .....	do	do	741 00
31...	F. Savard .....	Settrington.....	do	do	324 00
Août 22...	E. Tremblay.....	Callière.....	do	do	183 80
25...	R. B. Somerville .....	Hinchinbrooke .....	do	do	1635 00
Sept. 12...	E. Drouin .....	St. Norbert d'Arthabaska.....	do	Bal. de do	443 00
Nov. 2...	Rév. P. S. Prevost, curé	St. Ambroise de Kildare.....	do	do do	656 70
					\$40968 80

JOHN LANGTON,  
Auditeur.

Bureau d'Audition, le 13 mai 1864.

*Copie d'un rapport du comité de l'honorable Conseil Exécutif, approuvé par Son Excellence le gouverneur-général en conseil le 12 mars 1863.*

Le comité a pris en considération une lettre de l'auditeur des comptes publics, en date du 11 courant, contenant un état reçu par lui du bureau de l'agriculture et des statistiques, lequel état indique la population relative des townships et seigneuries du Bas-Canada. L'auditeur déclare qu'il est informé qu'aucune énumération séparée de la population des seigneuries et de celle des townships où la tenure seigneuriale n'existait pas, n'a été faite ; mais qu'il présume que la balance de la population, après déduction faite de celle des townships, y compris la ville de Sherbrooke, représentera la population des seigneuries ; et il demande que les chiffres sur lesquels il a basé sa répartition soient déterminés d'une manière définitive.

Le comité recommande qu'on ajoute à la population totale des townships, d'après l'état soumis, celle de la ville de Sherbrooke, ce qui la portera à 261,398, et que la balance, savoir : 850,159, soit considérée comme représentant la population des seigneuries du Bas-Canada.

Certifié.

(Signé),

WM. H. LEE,  
G. C. E.

[Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, l'état général ci-dessus n'est pas imprimé.]

## REPONSE

A une adresse de l'honorable Assemblée Législative, en date du 14 mars 1864, demandant des renseignements concernant les procédés détaillés dans l'adresse des commissaires du havre de Montréal.

Par ordre,

JOHN SIMPSON,

Secrétaire.

Secrétariat,  
23 mai 1864.

BUREAU DE LA COMMISSION DU HAVRE,  
Montréal, le 28 avril 1864.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, par ordre des commissaires du havre et conformément à une adresse de l'Assemblée Législative à Son Excellence le gouverneur-général, en date du 14 mars, les états détaillés suivants, qui ont trait à l'amélioration du havre de Montréal :

*Premier état*, indiquant le montant des dépenses encourues pour la construction de quais, excavations, approfondissement des bassins et réparations générales jusqu'au 31 décembre 1863.

*Deuxième état*, indiquant le montant emprunté par les commissaires pour l'amélioration du havre ; les actes du parlement en vertu desquels ces emprunts ont été faits ; les débetures émises et le taux d'intérêt payé ; la dette totale de la Commission, principal et intérêt.

*Troisième état*, indiquant les recettes de la Commission provenant de toutes sources, pour l'année expirée au 31 décembre 1863.

*Quatrième état*, indiquant les dépenses encourues par les commissaires pendant l'année expirée au 31 décembre 1863.

*Cinquième*—Etats détaillés, marqués A, B, C, D, E, des recettes et des dépenses.

En réponse au dernier paragraphe de l'adresse demandant en quels effets publics les deniers du fonds d'amortissement sont placés, je suis chargé de vous informer qu'aucune clause des actes publics n'oblige la Commission du havre à avoir un fonds d'amortissement, si ce n'est pour le rachat de la dette du lac Saint-Pierre, qui a été assumée par le gouvernement.

Jusqu'à présent, les commissaires ont employé le surplus de leurs revenus à l'amélioration du chenal entre Montréal et Québec, comme ils y sont autorisés par l'acte 18 Vic., chap. 143, sec. 24, sous-sec. 2, et ils ont des propriétés d'une grande valeur, qui augmentent tous les ans, pour garantir le paiement de leur dette, en outre du revenu annuel provenant du quaiage, qui dépasse de beaucoup la somme requise pour payer l'intérêt, et pourra s'augmenter considérablement en vertu des pouvoirs actuellement conférés aux commissaires.

J'ai l'honneur, etc.,

H. H. WHITNEY,  
Secrétaire.

John Langton,  
Auditeur, Québec.

ETAT indiquant le montant des dépenses encourues par les commissaires du havre pour la construction de quais, excavations, approfondissement des bassins et réparations générales, jusqu'au 31 décembre 1863.

*Construction du havre :*

Montant dépensé pour les ouvrages aujourd'hui achevés..... \$910,324 25

*Ouvrages en voie de construction—Dépenses pour ces ouvrages :*

Bassin militaire..... \$31,458 61  
 Quai des Commissaires..... 45,879 48  
 Quai au-dessous de la pointe du Moulin-à-Vent, à l'embouchure du canal  
 Machine ..... 15,506 67

92,844 76

*Ouvrage du havre :*

Montant dépensé pour l'approfondissement des bassins dans le havre..... 102,408 20

*Réparation du havre :*

Montant dépensé pour l'entretien des quais..... 92,681 68

Dépense totale ..... \$1,198,758 89

H. H. WHITNEY,  
 Secrétaire.

Montréal, le 31 mars 1864.

ETAT indiquant le montant emprunté par les commissaires du havre de Montréal, pour l'amélioration du havre ; les actes du parlement en vertu desquels ces emprunts ont été faits ; les débetures émises et le taux d'intérêt payé ; la dette totale de la Commission, principal et intérêt.

## DEBENTURES DU COURS PROVINCIAL.

Date de l'émission.	Acte du Parlement.	Montant émis.	Date de l'échéance.	Taux de l'intérêt.	Montant annuel de l'intérêt.
1844	10 et 11 Geo. IV., c. 28	£ 9360	5 juillet 1864	5 p. cent.	£ 493 0 0
"	1 Vic., c. 23	8850	" "	5 "	442 10 0
"	3 et 4 Vic., c. 28	1100	" "	5 "	55 0 0
1852	10 et 11 Vic., c. 56	1200	5 janvier 1871	6 "	72 0 0
"	13 et 14 Vic., c. 97	1800	" "	6 "	108 0 0
1855	16 Vic., c. 24	7400	" 1865	7½ "	555 0 0
"	" "	2600	" "	7½ "	198 5 0
1858	18 Vic., c. 143	16000	5 juillet 1868	8 "	1280 0 0
1859	" "	10000	5 janvier 1869	8 "	800 0 0
"	" "	15000	5 juillet "	8 "	1200 0 0
1860	" "	10000	5 janvier 1870	8 "	800 0 0
"	" "	7000	5 juillet "	6½ "	455 0 0
"	" "	5000	" "	6½ "	337 10 0
1861	" "	12500	" 1871	6½ "	750 0 0
1862	" "	7500	" 1872	6½ "	468 15 0
"	" "	13500	" "	6½ "	877 10 0
"	" "	4200	" "	7 "	294 0 0
1863	24 Vic., c. 68	15000	" 1873	6½ "	937 10 0
1864	" "	3000	5 janvier 1874	6½ "	195 0 0
"	" "	4500	" "	7 "	315 0 0
Cours provincial,		£166,010			£10,634 0 0



ÉTAT indiquant en détail les dépenses encourues par les commissaires du havre de Montréal, pour l'année expirée le 31 décembre 1863.

## PAYÉ.

Administration générale et frais de bureau, comme par l'état marqué B. ....	\$ 9,780 61
Réparation et entretien des quais, comme par l'état marqué C. ....	9,326 15
Curage des bassins et du chenal dans le havre, comme par l'état marqué D. ....	19,457 56
Curage pour approfondir le chenal dans le lac St. Pierre, comme par l'état marqué E. ....	35,484 64
Intérêt sur les débetures de l'emprunt du havre .....	54,980 43
Subvention du gouvernement pour l'entretien de la police riveraine, \$3700 par an pendant les 6 dernières années.....	22,200 00
Bassin militaire—A-compte sur le contrat avec John Brown pour l'approfondissement de ce bassin jusqu'à 20 pieds.....	20,165 69
Quai des Commissaires en voie de construction, d'après le contrat passé avec Jacques Normand.....	29,875 46
Quai du traversier de Longueuil—Balance du contrat avec John Brown.....	275 55
Quai au-dessous de la pointe du Moulin-à-Vent, à l'embouchure du canal Lachine, en voie de construction par contrat avec Jacques Normand .....	15,506 67
John Curran, pour effets réclamés par lui.....	181 21
Remboursements sur les quaiages.....	35 25
	<hr/>
Dépense totale pour l'année 1863.....	\$217,269 28

H. H. WHITNEY,  
Secrétaire.

Montréal, le 31 mars 1864.

## A

ÉTAT GÉNÉRAL indiquant le revenu du havre de Montréal pour l'année expirée au 31 décembre 1863.

## RECETTES.

Perception totale des droits de havre par le percepteur des douanes à Montréal. Marchandises soumises à un quaiage <i>ad valorem</i> , \$7,305,357, à $\frac{3}{4}$ par £100.....	\$ 12,175 59
Marchandises soumises à un quaiage spécifique.....	24,191 37
Excédant, en fractions, sur le montant ci-dessus.....	13 63
Quaiages sur les navires et bateaux-à-vapeur en partance et sur leurs cargaisons.....	39,474 69
Perceptions dans le département des gardiens de quai dues sur les caboteurs, leurs cargaisons, loyer d'emplacements sur les quais pour empiler le bois de chauffage et le bois de construction.....	37,676 37
Loyer et ventes de hangars à fret.....	1,971 37
Montant reçu de MM. G. et D. Shaw—balance de 1862 et pour loyer de bureaux.....	332 49
Amendes perçues par le maître du havre.....	176 57
Produit de la vente de marchandises non-réclamées.....	53 73
	<hr/>
Revenu brut.....	\$116,065 86

H. H. WHITNEY,  
Secrétaire.

Montréal, le 31 mars 1864.

## B.

ETAT indiquant les dépenses des commissaires du havre de Montréal pour la perception de leur revenu et l'administration générale, pour l'année expirée le 31 décembre 1863.

## PAYÉ.

Traitements des officiers et gages des domestiques .....	\$ 8,386 60
Livres et papeterie .....	158 65
Combustible et gaz .....	157 19
Impressions, journaux et annonces .....	353 56
Loyer de la cour .....	105 00
Affranchissements, télégrammes, charrois, etc. ....	86 11
Frais de voyage .....	79 25
Gibb et Hunter .....	19 00
Cotisations et taxes de l'eau .....	189 05
Assurances .....	47 70
Pilote de la corvette norvégienne .....	53 50
John Dale, huile de charbon, becs de lampes et appareil de plongeur .....	121 00
James Fairie, huile pour l'éclairage des quais .....	212 35
John Boyd, forgeron .....	225 18
Chas. Baillie, pose des poêles, ouvrage de plombier .....	41 65
Dépenses diverses pendant l'année .....	234 82
	\$10,470 61
Moins—Reçu pour loyers de bureaux .....	690 00
	\$ 9,780 61

Bureau du Havre, 31 mars 1864.

H. H. WHITNEY,  
Secrétaire.

## C.

ETAT indiquant les dépenses encourues par les commissaires du havre de Montréal, pour l'entretien des quais, pour l'année expirée le 31 décembre 1863.

## PAYÉ.

Gages des ouvriers charpentiers, charretiers, etc .....	\$ 7,197 05
Planches et planchéage .....	1,345 89
Lest .....	350 47
Compte d'Alfred Savage .....	184 05
do Frothingham et Workman .....	174 80
do Alex. Fleck .....	12 60
Manches de piques .....	5 00
Daniel Munroe .....	11 59
George Brush .....	5 25
M. McKenzie .....	7 35
Charles Baillie .....	60 10
	\$9,333 15
Moins reçu pour 28 charges de vieilles planches .....	7 00
	\$9,326 15

Bureau du Havre,  
Montréal, le 31 mars 1863.

H. H. WHITNEY,  
Secrétaire.

## D.

ETAT indiquant les dépenses encourues par les commissaires du havre de Montréal pour le curage des bassins et du chenal du port, pendant l'année expirée au 31 décembre 1863.

## PAYÉ.

Gage des capitaines, des mécaniciens et des équipages des cure-môles à vapeur 1 et 4. élévateur-à-pierres et forge flottante.....	\$ 8,384 48
Charbon consommé, 1051 charretées .....	4,052 56
Assurance sur les navires .....	660 00
John Brown, curage de la jetée Victoria .....	750 00
Compte de Frothingham et Workman.....	855 34
do compagnie du Richelieu .....	84 25
D. et G. McCarthy, réparations au printemps .....	1,062 33
Compte de Corse et May .....	6 60
do George Brush.....	237 75
Alexander McGibbon, compte pour épicerie et provisions .....	610 86
James Fairie, huile, etc.....	46 10
James Strachan, compte pour pain.....	201 45
John Boyd, forgeron .....	1 15
Mme. Daniel Sexton, pour bœuf et légumes.....	884 70
Compte de M. McKenzie .....	234 00
do H. L. Routh et Cie.....	103 77
Kingan, Winning et Mair, compte pour épicerie .....	335 72
Alfred Savage, compte pour huile.....	193 78
Chas Baillie, do .....	27 09
D. J. Macfarlane, do .....	13 63
Cap. St. Louis, pour loyer du vapeur " Belle" .....	75 00
M. H. Lefevre, réparation au bac No. 1 .....	52 50
Boyer et Hawley, farine et lard.....	96 65
Christie et Fox, savon et huile .....	35 68
Thomas et Cie., couvertures .....	22 00
Flote du lac, confection de chaînons .....	252 45
Comptes divers pour bois, charrois, lait, etc .....	188 82
	<hr/>
Moins—Montant reçu pour dommages faits au cure-môle .....	\$19,468 66
	11 10
Dépense totale en 1863.....	<hr/> \$19,457 56

H. H. WHITNEY,  
Secrétaire.

Bureau du Havre,  
Montréal, le 31 mars 1864.

## E.

ETAT indiquant les dépenses encourues par les commissaires du havre de Montréal pour l'approfondissement du chenal du lac St. Pierre, pendant l'année expirée au 31 décembre 1863.

Salaires des officiers, gages des hommes, avec plusieurs dépenses incidentes payées sur demande du surintendant, après avoir été dûment vérifiées au bureau de Montréal par le secrétaire .....	\$15,014 09
Consommation de charbon, d'après les états du surintendant.....	13,881 83
Ouvrage de constructeur et de mécanicien pour réparation de navires à Sorel, D. et J. McCarthy et Cie.....	\$1,458 63
do do do .....	144 78
	<hr/> 1,603 41

D. J. Macfarlane .....	\$125 09	
do .....	72 76	
		\$197 85
Assurance contre le feu sur les navires .....		1,000 00
Sincennes et McNaughton, loyer du vapeur "Rose" .....		335 24
George Smith, do "Gem" .....		262 40
Boyer et Howley, lard et farine .....		229 10
Mitchell et Gear, épiceries .....		252 16
W. Rutherford, pour faire des boîtes de viande .....		28 50
W. Rodden, poêle pour le cure-môle .....		7 00
W. Christie, savon .....		17 20
Petits comptes divers pour couvertures, cuir, poterie, passage des hommes jusqu'à Sorel... ..		126 02
Chandler et Hamman, beurre .....		17 55
J. Mathewson, suif et savon .....		75 36
Compagnie Richelien, transport des provisions pendant la saison, par contrat .....		609 02
Corse et May, peintures, huiles, etc .....		131 38
Alex. McGibbon, provisions et épiceries .....		762 60
Kingan, Winning et Mair, compte pour épiceries, cordage, étoupe, goudron, etc .....		974 62
D. Sexton (boucher), pour bœuf et légumes .....		1,083 33
J. Stachan (boulauger), pain .....		331 27
T. Farie, huile de charbon, mèches, etc .....		26 90
John Boyd, forgeron .....		3 00
H. L. Routh et Cie., cordages, etc .....		309 20
Alfred Savages, huile, etc .....		258 63
M. McKenzie, étoupe et cordage .....		70 81
Frothingham et Workman, fer, etc .....		63 22
R. Graham et Cie., papeterie .....		56 09
		<u>\$37,827 88</u>
Less—Montant reçu du gouvernement pour travaux faits à l'Assomption en mai et juin derniers .....	\$2,090 79	
Pour ouvrages à bord du navire-magasin pour le curage du havre, chaînons, 2,805 lbs., à 9 centins .....	252 45	
		<u>2,343 24</u>
Dépense totale pour l'approfondissement du chenal du lac St. Pierre .....		<u>\$35,484 64</u>

H. H. WHITNEY,  
Secrétaire.

Bureau du Havre,  
Montréal, le 31 mars 1864.

(No. 57.)

REPONSE à une adresse de l'honorable Assemblée Législative, datée du 11 mai 1864, demandant " des renseignements au sujet du quai à l'embouchure du canal Lachine, la démission de M. Forsyth, et certaines autres transactions des commissaires du havre de Montréal."

Par ordre,

JOHN SIMPSON,  
Secrétaire.

SECRETARIAT,  
Québec, le 9 juin 1864.

[Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, le rapport qui précède n'est pas imprimé.]



## R E P O N S E

A une adresse de l'honorable Assemblée Législative, en date du 23 juin 1864, demandant un état relatif aux affaires financières des commissaires du havre de Montréal.

Par ordre,

SECRETARIAT,  
Québec, le 28 juin 1864.

JOHN SIMPSON,  
Secrétaire.

BUREAU D'AUDITION,  
Québec, le 27 juin 1864.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les renseignements demandés par une adresse de l'Assemblée Législative du 23 juin 1864.

Le montant des bons émis par les commissaires du havre de Montréal pour l'amélioration du lac Saint-Pierre, et qui ont été rachetés par la province jusqu'à cette date, est de ..... \$218,000 00  
 Jusqu'à cette date, le montant de l'intérêt payé sur ces bons s'élève à... 185,684 70  
 Le montant de ces bons actuellement en circulation est de..... 461,600 00  
 Il a aussi été payé aux commissaires, à compte de leur outillage ..... 60,000 90  
 Il existe un compte des commissaires pour travaux en sus de ceux pour lesquels ils ont été payés, mais le département des travaux publics n'a pas encore fait rapport à ce sujet. La somme réclamée est de \$20,000 environ.

J'ai l'honneur d'être,  
Monsieur,  
Votre humble serviteur,

JOHN LANGTON,  
Auditeur.

L'hon. J. Simpson,  
Secrétaire provincial.

## RÉPONSE

A une adresse de l'honorable Assemblée Législative, en date du 12 mai 1864, demandant certains renseignements au sujet des employés des départements publics.

Par ordre,

JOHN SIMPSON,  
Secrétaire.

SECRETARIAT,  
30 mai 1864.

### APERÇU compilé des rapports ci-annexés.

	Anglais.	Français.
1. Nombre d'employés de chaque origine.....	289	161
	161	
	450	
2. Somme totale payée aux employés d'origine anglaise.....		\$271,809 95
3. Somme totale payée aux employés d'origine française.....		\$110,493 15

N. B.—Le Conseil Législatif n'a pas transmis le rapport demandé.

E. PARENT,  
Sous-Secrétaire.

SECRETARIAT,  
Québec, 30 mai 1864.

DEPARTEMENT DU SECRETAIRE DU GOUVERNEUR.  
Du 1er janvier 1863 au 1er janvier 1864.

NOMS.	Fonctions.	Année de l'entrée au service.	Nationalité.		Salaires.	
			Anglais.	Français.	Anglais.	Français.
H Cotton .....	1er commis.....	1837	1	.....	\$ cts.	\$ cts.
J. Kidd .....	2e do .....	1858	1	.....	1610 00	
F. D. Burrowes .....	3e do .....	1863	1	.....	1344 00	
P. St. Hill .....	Gardien.....	1832	1	.....	600 00	
G. Boxall.....	Messager .....	1847	1	.....	500 00	
G. Smith.....	Messager .....	1861	1	.....	456 00	
			6	.....	\$5004 00	

Département du Secrétaire Provincial, 1864.

E. Parent .....	Asst. Sec. B.C.	1842	.....	Canadien...	.....	2840 00
E. A. Meredith.....	do H.C	1847	Irlandais..	.....	2600 00	
Thomas Ross.....	Rec. des honor. et comptable..	1839	Canadien ..	.....	2000 00	
S. Têtu .....	Commiss de 1re classe.	B.C. 1843	.....	Canadien ..	.....	1610 00
W. H. Jones .....		B.C. 1841	Anglais.....	.....	1360 00	
J. M. Têtu .....		B.C. 1864	.....	Canadien ..	.....	1200 00
G. Powell .....		H.C. 1839	Canadien ..	.....	1610 00	
H. E. Steele .....		H.C. 1841	Anglais.....	.....	1400 00	
C. J. Birch .....	H.C. 1845	do .....	.....	1360 00		
John Gow .....	Gardien.....	1829	Ecoissais ..	.....	416 64	
J. Dorr.....	Messager .....	1846	Irlandais ..	.....	495 00	
J. N. Fradet .....	do .....	1854	.....	Canadien ..	.....	495 00
					\$11241 64	\$6145 00

Commis surnuméraires et temporaires, Secrétariat, 1864.

NOMS.	Surnuméraires.	Année de l'entrée au service.	Nationalité.		Montant payé.	
			Anglais.	Français.	Anglais.	Français.
M. L. Amoureux .....	Surnuméraire ..	1862	.....	Français ..	\$ cts.	\$ cts.
E. Brousseau .....	do .....	1864	.....	Canadien ..	.....	2 50 p.jour
A. Hector .....	Temporaire.....	"	Canadien...	.....	195 00	do

DEPARTEMENT DU REGISTRAIRE PROVINCIAL.

Du 1er janvier 1863 au 1er janvier 1864.

Noms.	Fonctions.	Année de l'entrée au service.	Nationalité.		Salaires.		Observations.
			Anglais.	Français.	Anglais.	Français.	
William Kent.....	Sous-réglst. de la province	2 mars 1838.....	Anglais.	.....	\$ cts.	\$ cts.	Transféré temporairement au bureau de la codification, à condition de reprendre ses fonctions lorsque seront terminés les travaux.
George H. Lane.....	Premier commis.....	16 avril 1833.....	do	.....	1810 00	1610 00	
Amable Bélanger.....	Assit. et 2e commis.....	1 octobre 1852.....	Français	.....	.....	1060 00	
John A. Bélanger.....	2e do	10 décembre 1853.....	do	.....	.....	800 00	
William J. Goodere.....	Commis.....	1 décembre 1856.....	Anglais.	.....	912 50	.....	
Maxime Valiquette.....	Messageur.....	20 septembre 1850.....	Français	.....	.....	495 00	
François X. Valiquette.....	Chaufeur et messenger.....	17 septembre 1863.....	do	.....	.....	365 00	
Ludger Aimé Catellier.....	Surnuméraire.....	1 août 1859.....	Français	.....	.....	730 00	
Alexander Begg.....	do	24 décembre 1862.....	Anglais.	.....	730 00	.....	
			4	5	5062 50	3450 00	

Certifié.

W. M. KENT,  
Sous-Régitraire de la province.

BUREAU DU REGISTRAIRE PROVINCIAL,  
Québec, 14 mai 1864.

LISTE des noms, fonctions, nationalités, etc., des employés du Conseil Exécutif, faite en conformité de l'adresse de l'Assemblée Législative.

Noms.	Fonctions.	Année de l'entrée au service.	Droits.	Nationalité.	Nationalité.	Traitements accordés à l'origine anglaise.	Traitements accordés à l'origine française.
						\$ cts.	\$ cts
Wm. Henry Lee.....	Greffier, Conseil Exéc.	1820	Devoirs indi. par la fonc.	Anglais.....	.....	2600 00	.....
Wm. A. Himsworth.....	Assit. de commis de confiance	1842	Rédacteur des ordres en conseil, etc, etc.....	do	.....	2000 00	.....
Moore A. Higgins.....	Commis.....	1837	Prépare les mandats.....	Irlandais.....	.....	1600 00	1400 00
F. Vallérand.....	do	1831	Tient le journal du Con.	.....	.....	.....	.....
Olivier Côté.....	do	1845	Prépare un index analytique aux pap. d'Etat.	.....	.....	.....	.....
F. H. Himsworth.....	do	1847	Copiste.....	Anglais.....	.....	1100 00	1400 00
H. Alexander.....	do	1856	do	do	.....	800 00	.....
Wm. Horace Lee.....	do	1861	do	do	.....	500 00	.....
M. Naughten.....	Portier	1840	Portier de la chambre du Conseil	Irlandais.....	.....	500 00	.....
James Ryan.....	Messageur	1854	Messageur	do	.....	500 00	.....
Charles Baker.....	do	1855	do	Anglais.....	.....	500 00	.....
Wm. E. Morgan.....	do	1855	do	do	.....	400 00	.....
Totaux.....						\$10500 00	2800 00

Pas de commis surnuméraires ou temporaires.

WM. H. LEE,  
G. C. E.

BUREAU DU CONSEIL EXECUTIF,  
Québec, 13 mai 1864.

Liste des noms, fonctions, services, nationalités et traitements annuels de tous les officiers permanents, directement attachés au département des Sauvages, soumise conformément à l'adresse de l'Assemblée Législative.

NOMS.	Fonctions.	Année de l'entrée au service.	Nationalité.			Traitements par année.			Observations.
			Anglais.	Français.	Autre origine.	Anglais.	Français.	Autre origine.	
William Spragge.....	Dép. sur. des aff. des S.	1er janvier 1829...	Anglais.			\$2000 00			
Michael Turner.....	Premier commis.	4 octobre 1842....	do			1400 00			
Charles T. Walcott.....	Comptable	octobre 1854....	do			1400 00		\$730 00	
Lawrence Vankongânet.....	Secrétaire correspond.	13 février 1861....	Holland			240 00			\$5.00 par mois du 1er jan. au 31 août 1863.
Robert Jessop.....	Messenger	1er octobre 1859....	Irlandis			120 00			1er sept. au 31 déc. '63.
Ellen Jessop.....	Gardien	1er mai 1862.....	do						
		Totaux.....				\$5160 00		\$730 00	

Liste de tous les commis surnuméraires ou temporaires au département des Sauvages, indiquant, à l'égard des traitements, la totalité des sommes payées à chaque nationalité respective, soumise conformément à une adresse de l'Assemblée Législative.

NOM.	Fonctions.	Année de l'entrée au service.	Traitements par année.	
			Anglais.	Français.
Jos. P. M. Lecourt.....	Surnuméraire	10 avril 1862.....		\$2.00 par jour.

WILLIAM SPRAGGE,  
Député-surintendant des Affaires des Sauvages.

DEPARTEMENT DES AFFAIRES DES SAUVAGES,  
Québec, 13 mai 1864.

LISTE détaillée des noms, fonctions, services, nationalités et traitements annuels de tous les officiers permanents, directement attachés au département des finances, depuis le 1er janvier 1863 jusqu'au 1er janvier 1864.

## DIVISION DES FINANCES.

Noms.	Fonctions.	Année de l'entrée au service.	Nationalité.		Traitements.	
			Anglais.	Français.	Anglais.	Français.
Wm. Dickinson.....	Sous-Ins. Gén.	1842	1	.....	\$2600 00	
Norris Godard.....	1er com. et ten'r de liv. de l. prov	1845	1	.....	1800 00	
Jno. Drysdale.....	Teneur de livre	1842	1	.....	1600 00	
Arch. Cary.....	do	1848	1	.....	1600 00	
F. G. Scott.....	Com. de 1re cl.	1855	1	.....	1369 00	
C. J. Anderson.....	do	1858	1	.....	1200 00	
D. Macpherson.....	do	1862	1	.....	1260 00	
Louis Prevost.....	Com. au prêt aux incendiés.	1850	.....	1	.....	1000 00
R. W. Baxter.....	Com. de 2me cl.	1858	1	.....	1000 00	
G. S. Jay.....	do	1859	1	.....	960 00	
R. H. Mackay.....	do	1859	1	.....	960 00	
Pat. Ryan.....	Com. de 3me cl.	1860	1	.....	500 00	
David Ryan.....	Gardien	1842	1	.....	500 00	
Patrick Pender.....	Messager	1858	1	.....	450 00	
John Pender.....	Journalier	1859	1	.....	365 00	
Thomas Coad.....	do	1859	1	.....	365 00	
Total.....	.....	.....	15	1	\$16460 00	\$1000 00

LISTE détaillée de tous les commis surnuméraires ou temporaires employés au département des finances, depuis le 31 janvier 1863 jusqu'au 31 janvier 1864.

## DIVISION DES FINANCES.

Nom.	Nationalité.	Entrée au service.	Nombre de jours employé.	Traitement.
Hustace S. Wilson.....	Anglais.	15 mai 1863.	231	\$462

DEPARTEMENT DES FINANCES,  
16 mai 1864.

WM. DICKINSON,  
S. I. G.

LISTE détaillée des noms, fonctions, services, nationalités et traitements annuels de tous les officiers permanents, directement attachés au département des finances, depuis le 1er janvier jusqu'au 31 décembre 1863, inclusivement.

## DIVISION DES DOUANES.

NOMS.	Fonctions.	Année de l'entrée au service.	Nationalité.		Salaires.	
			Anglais.	Français.	Anglais.	Français.
R. S. M. Bouchette.....	Commissaire des douanes et d'excise..	1845		1	\$ cts.	\$ cts.
Thos. Worthington .....		1844	1		2000 00	2600 00
J. W. Peachy .....	Secrétaire-correspondant	1855		1		1360 00
J. P. Roberts .....	Commis des statistiques..	1856	1		1600 00	
J. R. Audy .....	Commis des formules, etc.	1849		1		1360 00
H. H. Duffill .....	Commis des canaux.....	1846	1		1360 00	
L. O'Brien.....	do de l'excise.....	1856	1		1360 00	
G. E. Mailloux.....	do des douanes .....	1844	1		1200 00	
P. E. Sheppard.....	do do do .....	1855	1		1060 00	
H. C. Hay.....	do do do .....	1856	1		800 00	
W. A. Bell.....	do do do .....	1859	1		500 00	
J. Walls.....	do do do .....	1856	1		450 00	
Total.....			9	3	\$10330 00	\$5320 00

LISTE détaillée des noms de tous les commis surnuméraires ou temporaires employés par la branche des douanes du département des finances, pendant l'année 1863.

NOM.	Nationalité.	Date de l'entrée au service	No. de jours employé pendant l'année.	Traitement payé pendant l'année.
C. W. Sharpley .....	Anglais.	3 novembre.	59 jours.	\$118 00

DEPARTEMENT DES FINANCES, DOUANES,  
Québec, 14 mai 1864.

R. S. M. BOUCHETTE,  
Comm. des douanes.

Bureau de l'audition, département des finances, 1er janv. 1863 au 1er janv. 1864.

NOMS.	Fonctions.	Année de l'entrée au service.	Nationalité.		Salaires.	
			Anglais.	Français.	Anglais.	Français.
John Langton .....	Auditeur.....	1855	1		\$ cts.	
Thomas Cruse.....	Teneur de livres.....	1856	1		2600 00	
Thomas D. Tims.....	Assist. do .....	1858	1		1600 00	
C. Cambie .....	Com. de 1re cl. ....	1855	1		1320 00	
A. Harvey .....	do .....	1862	1		1360 00	
J. Patterson .....	Com. de 2e clas. ....	1855	1		1200 00	
E. C. Barber .....	do .....	1855	1		1060 00	
G. M. Jarvis.....	Com. de 3e clas. ....	1862	1		1060 00	
C. Sixsmith.....	Messenger .....	1860	1		240 00	
Total.....			9		\$11440 00	

Québec, 16 mai 1864.

JOHN LANGTON,  
Auditeur.



DEPARTEMENT DU RECEVEUR GENERAL, du 1er janvier 1863 au 1er janvier 1864

Noms.	Fonctions.	Année de l'entrée au service.	Nationalité.		Salaires.		Observations.
			Anglais.	Français	Anglais	Français	
T. D. Harington.....	Sous-recev.-gén...	1832	Anglais.	.....	\$2600	.....	
G. C. Reiffenstein .....	Premier commis...	1847	do	.....	1600	.....	
T. C. Bramley.....	Teneur de livres...	1858	do	.....	1600	.....	
T. Dufort.....	do	1849	.....	Français	.....	\$1610	Décédé juin '63
J. B. Stanton.....	Commis des mand.	1841	Canad	.....	.....	.....	\$1600
W. Hedge.....	Commis de banq.	1846	Améric.	E. U.....	.....	.....	1400
L. F. Dufresne.....	Commis du fonds d'emp. municip.	1853	.....	Français	.....	1360	
J. F. Pellant.....	do général	1849	.....	do	.....	1360	
C. W. Shay.....	do do	1846	Canad	.....	.....	.....	1260
F. Lewis.....	Comptable	1858	Anglais.	.....	1200	.....	
F. Hunter.....	do	1858	Canad	.....	.....	.....	1200
F. Casault.....	Gardien	1853	.....	Français	.....	500	
F. McCaffrey.....	Messageur	1858	Irlandais	.....	.....	.....	365
			4 anglais	4 franç..	\$7000	\$4830	
			3 canad.	.....	4060	.....	
			1 améric.	.....	1400	.....	
			1 irland.	.....	365	.....	

N. B.—Pas de commis surnuméraires ou temporaires.

DEPARTEMENT DES LOIS DE LA COURONNE, HAUT-CANADA, Du 1er janvier 1863 au 1er janvier 1864.

Noms.	Fonctions.	Année de l'entrée au service.	Nationalité.		Salaires.	
			Anglais.	Français.	Anglais.	Français.
Hewitt Bernard.....	Premier commis.....	1858.....	Anglais de naissance..		\$1800 par année.	
John Stuart.....	Assistant do .....	1863 .....	Canadien par adoption		800 par année.	
			(Anglais et français)..			

OFFICIERS DU DEPARTEMENT DES LOIS DE LA COURONNE (B.-C.) pendant l'année expirée le 31 décembre 1863.

Noms.	Fonctions.	Année de l'entrée au service.	Nationalité.		Salaires.	
			Anglais.	Français.	Anglais.	Français.
Geo. Futroye .....	Greffier perm. du dép. des lois de la couronne	1851.....	1	.....	\$2200	.....
Joseph A. Defoy.....	Commis dans le bureau du proc.-gén., B.-C.	1856.....	.....	1	.....	\$1200
John W. Gow.....	Messageur .....	1856.....	1	.....	450	.....
Total...			2	1	\$2650	\$1200

Pas de commis temporaires.

Québec, 13 mai 1864.

GEO. ET. CARTIER,  
Proc.-Gén. [B.-C.]

Liste détaillée des noms, fonctions, services, nationalités et traitements annuels de tous les officiers permanents au département du bureau de l'agriculture, du 1er janvier 1863 au 1er janvier 1864.

Noms.	Fonctions.	Année de l'entrée au service.	Nationalité.		Salaires.		Observations.
			Anglais.	Français.	Anglais.	Français.	
E. Campbell.....	Secrétaire-intérimaire.....	Mars 1852.....	Anglais.....	.....	\$	\$	
N. F. Laurent.....	Commis des patentes.....	Mars 1847.....	Irlandais.....	Français.....	1610 p ann.	1440 p ann.	Traitement augmenté à \$1040, 20 janv. 1864.
A. J. Cambie.....	do.....	Sept. 1837.....	Irlandais.....	Français.....	940 do	900 do	
B. de la Bruère.....	Inspecteur de la colonisation.....	.....	Français.....	.....	\$2550	\$2340	

Liste de tous les commis surnuméraires ou temporaires attachés au bureau de l'agriculture, indiquant les traitements et les sommes totales payées à chaque nationalité, etc., du 1er janvier 1863 au 1er janvier 1864.

Noms.	Fonctions.	Année de l'entrée au service.	Nationalité.		Salaires.		Observations.	
			Anglais.	Français.	Anglais.	Français.		
S. S. Finden.....	Division du bureau d'agric.....	Nov. 1860.....	Anglais.....	.....	\$3 par jour ou 1095 par année	.....	Nommé permanent le 20 janv. 1864, à \$900 p. année	
C. C. Neville.....	Division des statistiques.....	do.....	do.....	.....	\$2 par jour ou 730 par année	.....	do do do	
H. Casgrain.....	Bureau des patentes.....	Sept. 1861.....	.....	Français.....	.....	\$2 par jour ou 730 par année	do do do	
C. Lespérance.....	Division de la colonisation.....	do.....	.....	do.....	.....	\$2 par jour ou 730 par année	do do do	
Jas. O'Brien.....	Division des statistiques.....	Nov. 1862.....	Canadien-irlandais.....	.....	.....	\$2 par jour ou 730 par année	do do do	
N. F. Boissonault.....	Gardien des modèles.....	Fév. 1863.....	.....	do.....	.....	\$2 par jour ou 730 par année	do do do	
Paul Fréchette.....	Commis général.....	1863.....	.....	do.....	.....	\$2 par jour ou 730 par année	do do do	
T. Nesbitt.....	do.....	Avr. 1863.....	Canadien-irlandais.....	.....	.....	\$2 par jour ou 730 par année	Renvoyé le 12 mai 1864.	
E. Tétu.....	do.....	Fév. 1864.....	.....	do.....	.....	\$2 par jour ou 730 par année		
					\$	3285	\$3650	

E. CAMPBELL, Secrétaire-intérimaire.

DEPARTEMENT DES COMMISSAIRES DES CHEMINS DE FER, du 1er janvier 1863 au  
1er janvier 1864.

Noms.	Fonctions.	Année de l'entrée au service.	Nationalité.		Salaires.	
			Anglais.	Français.	Anglais.	Français.
J. G. Vansittart.....	Secrétaire.....	1er janvier 1859..	Anglais.....	.....	\$ 1600	.....
Samuel Keefer.....	Inspecteur .....	5 septembre 1857..	do .....	.....	2000	.....
			Totaux.....	.....	\$ 3600	.....

En transmettant le rapport qui précède, il est nécessaire d'observer que le traitement assigné à M. Keefer, en qualité d'inspecteur des chemins de fer, c'est-à-dire \$2000, constituait de fait la moitié de son traitement comme sous-commissaire des travaux publics, imputable au fonds des chemins de fer par ordre en conseil du 6 mai 1859.

J. G. VANSITTART,

Québec, 16 mai 1864.

Secrétaire, bureau des C. de F.

LISTE détaillée indiquant les noms, fonctions, services, nationalités et traitements  
annuels de tous les officiers permanents attachés au département des travaux  
publics, du 1er janvier 1863 au 1er janvier 1864.

Noms.	Fonctions et services	Année de l'entrée au service.	Nationalité.		Salaires.	
			Anglais.	Français	Anglais.	Français
					\$	\$
Samuel Keefer.....	Sous-commissaire ...	1859 .....	1 .....	.....	4000	.....
T. Trudeau.....	Secrétaire .....	1859 .....	.....	1 .....	.....	2400
F. Braün.....	Correspondant .....	1854.....	.....	1 .....	.....	1400
J. W. Harper.....	do et paie-maître	1852.....	1 .....	.....	1530	.....
James Baine.....	Teneur de livres.....	1857.....	1 .....	.....	1610	.....
Félix Hamel.....	Assist. do .....	1856.....	.....	1 .....	.....	1314
Gaspard Drolet.....	do do .....	1862.....	.....	1 .....	.....	1400
H. A. Fissiault.....	Commis .....	1860.....	.....	1 .....	.....	1200
H. Jackson.....	do .....	1858.....	1 .....	.....	980	.....
J. F. N. Bonneville.....	do .....	1856.....	.....	1 .....	.....	980
J. R. Arnoldi.....	do .....	1859.....	1 .....	.....	800	.....
T. G. Ready.....	do .....	1860.....	1 .....	.....	730	.....
James Walsh.....	do .....	1860.....	1 .....	.....	547 50	.....
John Page.....	Ingénieur en chef.....	1853 .....	1 .....	.....	3240	.....
F. P. Rubidge.....	Assist. do .....	1841.....	1 .....	.....	2400	.....
P. Gauvreau.....	Architecte .....	1846.....	.....	1 .....	.....	1800
Chas. McCarthy.....	Dessinateur .....	1856.....	1 .....	.....	1095	.....
John LeB. Ross.....	do .....	1856.....	1 .....	.....	912 50	.....
Thomas Monro.....	do .....	1860.....	1 .....	.....	912 50	.....
James H. Rowan.....	do .....	1860.....	1 .....	.....	912 50	.....
S. McLaughlin.....	Commis .....	.....	1 .....	.....	800	.....
Totaux.....			14	7	\$ 20470 00	10494 00

LISTE détaillée de tous les commis surnuméraires ou temporaires employés au  
département des travaux publics, indiquant les traitements accordés à chaque  
nationalité respective.

Noms.	Nationalité.		Salaires.		
	Anglais.	Français	Anglais.	Français	
George Verret.....	.....	1 .....	.....	\$2 00	Par jour.
Charles Pope.....	1 .....	.....	\$2 00	.....	"
G. de Baelen.....	.....	1 .....	.....	1 50	"
T. B. French.....	1 .....	.....	2 00	.....	"
Octave Dionne.....	.....	1 .....	.....	2 00	"
F. H. Ennis.....	1 .....	.....	2 00	.....	"
Totaux.....	3	3	\$6 00	\$5 50	Par jour.

DEPARTEMENT DES POSTES,—Personnel permanent.

NOMS.	Fonctions.	Année de l'entrée au service.	Nationalité.		Traitements.	
			Anglais.	Français	Anglais.	Français
Wm. H. Griffin .....	Sous M. G. des postes.....	23 avril, 1831 .....	Anglais..		\$ 2600 00	
H. A. Wicksteed.....	Comptable.....	21 nov. 1839.....	do		2000 00	
Wm. White.....	Secrétaire.....	1 déc. 1854.....	do		1800 00	
John Ashworth.....	Caissier.....	28 octobre 1843.....	do		1600 00	
P. LeSueur.....	} Sur. de la division des mandats sur la poste. }	16 mai 1854.....	do		2200 00	
R. M. Julyan.....		Commis de 1re classe.....	28 octobre 1843.....	do		1360 00
E. C. Hayden.....	do	19 juillet 1844.....	do		1360 00	
J. T. McCuaig.....	do	1er janvier 1844.....	do		1360 00	
R. Oliver.....	do	5 octobre 1843.....	do		1360 00	
D. Lawson.....	do	19 octobre 1853.....	do		1360 00	
H. S. Weatherley.....	do	3 nov. 1853.....	do		1360 00	
P. Holt.....	do	1er février 1855.....	do		1240 00	
J. C. Stewart.....	do	25 janvier 1855.....	do		1200 00	
J. Audette.....	Commis de 2me classe.....	26 mai 1854.....		Français		1060
C. R. McKenzie.....	do	1er juin 1854.....	Anglais..		1060 00	
J. Brophy.....	do	14 sept. 1853.....	do		940 00	
G. J. Mason.....	do	1er février 1855.....	do		900 00	
J. Boyd.....	Commis de 3me classe.....	1er avril 1856.....	do		800 00	
J. L. McMahon.....	do	1er juin 1856.....	do		800 00	
E. H. Benjamin.....	do	1er janvier 1857.....	do		760 00	
W. D. LeSueur.....	do	1er février 1857.....	do		800 00	
Brinsley King.....	do	20 sept. 1856.....	do		640 00	
E. H. Hargrave.....	do	26 mai 1857.....	do		640 00	
H. J. Garrett.....	do	17 nov. 1857.....	do		600 00	
G. H. Holt.....	do	17 avril 1858.....	do		600 00	
H. W. Griffin.....	do	1er avril 1860.....	do		600 00	
W. Berry.....	Commis de 4me classe.....	1er février 1861.....	do		500 00	
O. Fréchette.....	do	30 janvier 1862.....		Français		500 00
R. P. Davis.....	do	20 février 1862.....	Anglais..		500 00	
Joseph Wilson.....	do	do	do		500 00	
R. Sinclair.....	} Teneur de livres, malle } océanique..... }	15 avril 1859 .....	do		800 00	
		Total.....			\$ 3240 00	1560 00

DEPARTEMENT DES POSTES,—Commis temporaires.

NOMS.	Fonctions.	Année de l'entrée au service.	Nationalité.		Traitements.	
			Anglais.	Français	Anglais.	Français
David Matheson.....	Surnuméraire.....	23 nov. 1863.....	Anglais..		\$ 500 00	
A. St. G. Cuffe.....	do.....	7 mars 1864.....	do		450 00	

DEPARTEMENT DES POSTES,  
Québec, 27 mai 1864.

W. H. GRIFFIN,  
S. M. G. P.

LISTE des officiers et commis permanentement attachés au département des terres de la couronne, du 1er janvier 1863 au 1er janvier 1864, préparée en conformité d'une résolution de l'Assemblée Législative en date du 11 mai 1864.

DIVISION.	NOMS.	FONCTIONS.	Année de l'entrée au service.	Nationalité.		Traitements.		
				Anglais.	Français.	Anglais.	Français.	
Arpentages et patentes, Bas-Canada.	Andrew Russell	Sous commissaire.	22 nov 1859.	Ecoissais	montant			
	J. Bonchette	Député arpenteur général	18 mars 1818.	Can.-Fran.	Can.-Fran.	\$1360 00	\$2400 00	
	E. T. Fletcher	Premier arpenteur, dessinateur.	21 déc. 1841.	Anglais.	Anglais.	1320 00		
	G. G. Dunlevie	Dessinateur et arpenteur	22 mars 1852.	do	do		1160 00	
	J. F. Bonchette	Dessinateur	9 janvier 1854.	Can.-Fran.	do		1040 00	
	E. E. Taché	Arpenteur et dessinateur	3 avril 1861.	do	do		1060 00	
	F. Chassé	Commis	28 mai 1855.	do	do			
	Thos. Morkill	Commis	24 avril 1858.	Anglais.	do		912 50	
	Thos. Devine	Chef des arpentages, H. C.	11 juillet 1846.	Irlandais	do		1600 00	
	E. Fox	Arpenteur et dessinateur.	28 sept. 1857.	do	do		1080 00	
Arpentages et patentes, Haut-Canada.	H. F. Hayward	Dessinateur	29 juin 1857.	Anglais.	do		912 50	
	D. A. Grant	Commis et teneur de livres	1er août 1856.	Ecoissais-C	do		1060 00	
	H. J. Jones	Premier commis des patentes.	9 nov. 1840	Anglais.	do		1360 00	
	J. J. Prendergast	Commis	1er août 1851.	Irland's-C	do		1060 00	
	John Innis	Commis	1er nov. 1848.	Ecoissais	do		760 00	
	J. W. Bridgland	Premier arpenteur et inspecteur des arpentages.	22 janvier 1856.	Anglais.	do		1600 00	
	William Ford	Comptable et caissier.	10 avril 1852.	Ecoissais	do		1610 00	
	J. V. Gale	Teneur de livres du départ.	11 sept. 1856.	Anglais.	do		1280 00	
	Thos. Hector	Premier commis.	17 juin 1839.	do	do		1610 00	
	F. A. Hall	Commis	1er juin 1847.	do	do		1360 00	
Reclamations pour terres dans le H.-C., terrains miniers et ventes de la couronne dans les anciens townships	T. Hammond	Commis	24 janvier 1842.	do	do		1360 00	
	J. C. Farbuté	Premier commis.	1er juin 1841.	do	do		1610 00	
	A. Kirkwood	Commis	21 mars 1854.	Ecoissais	do		1080 00	
	A. J. Taylor	Commis renvoyé, 14 août 1863.	29 oct. 1854.	Anglais.	do		1060 00	
	DeVerd Fischer	1er comm., rap. des agents H.-C.	1er nov. 1861.	do	do		653 22	
	Jeremiah Alley	1er comm., rap. des agents H.-C.	22 oct. 1853.	Irlandais	do		1360 00	
	John Toimie	Premier commis.	7 août 1843.	Ecoissais.	do		1360 00	
	W. F. Collins	Commis	18 février 1854.	Irlandais	do		1610 00	
	F. D. Dugal	Commis	28 nov. 1859.	Can.-Fran.	do		1060 00	
	W. E. Collins	Commis	1er nov. 1849.	Irland's-C	do		912 50	
Reclamations pour terres et ventes dans le Bas-Canada, section Est, chemins de colonisation et octrois gratuits, Canada Est.	E. A. Généreux	Premier commis.	7 août 1852.	do	do		1440 00	
	V. E. Tessier	Commis	12 juin 1853.	do	do		1080 00	
	L. D. Lenoire	Commis	27 avril 1853.	do	do		912 50	
	F. T. Judah	Commis renvoyé, 31 avril 1863.	12 juin 1849.	Anglais.	do		1600 00	
	Jerome Alley	Commis renvoyé, 31 avril 1863.	24 avril 1858.	Irlandais	do		313 33	
	Biens des Jésuites, seigneurie Lauzon, domaine de la couronne.	(P. M. Partridge	Surintendant	19 février 1851.	Irlandais	do		1600 00
		L. A. Robitaille	Commis	1er avril 1855.	Can.-franç.	do		1050 00
		G. B. Couper	Teneur de livres	17 octobre 1847.	Ecoissais	do		1360 00
		W. F. Whiteher	Premier commis.	1er avril 1854.	Anglais.	do		1060 00
		S. P. Bauset	Commis et dessinateur	1er juin 1851.	Can.-franç.	do		1360 00
John Morphy		Régistrateur	18 juillet 1851.	Irlandais.	do		500 00	
J. Bradshaw		Gardien	27 mars 1852.	do	do		416 00	
Geo. Fisher		Commis	1er septembre 1844.	Anglais.	do		450 00	
P. Cahill		Commis	2 septembre 1856.	Irlandais	do		450 00	
P. Potvin		Commis renvoyé, 1er septembre 1859.	1er septembre 1859.	Can.-franç.	do		2600 00	
(Sous-commissaire)								
Totalité des traitements .....								
						\$1140 15	\$12722 50	

LISTE des employés temporaires attachés au département des terres de la couronne, du 1er janvier 1863 au 1er janvier 1864, préparée conformément à une résolution de l'Assemblée Législative du 11 mai 1864.

NOMS.	FONCTIONS.	Nationalité.		Salaires.		OBSERVATIONS.
		Anglo-canadien	Français.	Anglais.	Français.	
E. Cayley	Dessinateur surnuméraire	Anglo-canadien	do	\$ 546 00	do	
A. L. Russell	do	Ecoissais-canadien	do	730 00	do	Démis le 31 août 1863.
W. Baron Von Koerber	do	Autrichien	do	912 50	do	
D. C. MacKedzie	Temporaire	Ecoissais-canadien	do	912 50	do	
J. M. Grant	do	do	do	730 00	do	
G. Lindsay	do	do	do	912 50	do	
G. Vanfelson	do	do	do	730 00	do	
J. Nickerson, Jr.	do	Anglo-canadien	do	730 00	912 50	
D. G. B. Ross	do	Ecoissais-canadien	do	730 00	do	
H. B. Dufort	do	do	do	238 00	do	
L. Berthelot	do	do	do	912 50	do	
A. T. Scott	do	do	do	730 00	do	
F. Norton	do	do	do	238 00	do	
W. Ebbis	do	do	do	730 00	do	
R. W. Browne	do	do	do	912 50	do	
R. Temple	do	do	do	912 50	do	
J. B. McDonald	do	do	do	42 00	do	A quitté le 30 mars 1863.
J. Murphy	do	do	do	214 00	do	
J. S. Thomson	do	do	do	144 00	do	
J. M. Gregory	do	do	do	32 00	do	A quitté en février 1864.
				\$10158 50	\$2555 00	

LISTE des officiers permanents de l'Assemblée Législative.

Noms.	Fonctions et devoirs.	Date de la nomination.	Nationalité.		Salaires.	
			Anglais.	Français	Anglais.	Français
					\$ cts.	\$ cts.
Wm. B. Lindsay.....	Greffier.....	1841	1		1400 00	
G. M. Muir.....	Sous-greffier.....	1831	1		600 00	
Alfred Patrick.....	do et greffier en chef des comités.....	1827	1		2200 00	
G. W. Wicksteed.....	Rédacteur des lois.....	1828	1		1000 00	
F. Badgley.....	Sous do et chef des traduct. anglais.....	1851	1		1800 00	
E. P. Dorian.....	Rédac. fran. des lois et chef des trad. F.....	1855		1		1800 00
Thomas Vaux.....	Comptable.....	1829	1		2000 00	
Joshua Stansfield.....	Sous do et teneur des livres.....	1861	1		1200 00	
William Spink.....	Archiviste.....	1844	1		1800 00	
G. McGillivray.....	Sous do.....	1865	1		800 00	
H. Hartney.....	Prem. commis de bur. et greff. des imp.....	1839	1		2000 00	
H. B. Stuart.....	Copiste anglais.....	1846	1		1200 00	
Edouard Deuchaud.....	do français.....	1844		1		1200 00
A. G. D. Taylor.....	Commis de 2e classe.....	1850	1		1000 00	
T. H. Blais.....	do.....	1854		1		700 00
H. R. Smith.....	do.....	1861	1		600 00	
O. C. de la Chevrotière.....	do.....	1861		1		600 00
Henry Lindsay.....	do.....	1861	1		600 00	
J. S. Sloane.....	do.....	1861	1		600 00	
P. E. Smith.....	do.....	1862	1		600 00	
John Notman.....	do.....	1862	1		600 00	
F. N. Belcourt.....	do.....	1863		1		600 00
J. P. Leprohon.....	Premier assistant greffier des comités.....	1844		1		1500 00
F. X. Blanchet.....	Second do do.....	1849		1		1200 00
Alfred Todd.....	Greffier en chef des bills priv. et des vot.....	1833	1		2000 00	
T. Patrick.....	Second do. et greffier des ch. de fer.....	1834	1		1500 00	
H. Poetier.....	Assist. greffier des votes (allemand).....	1850				
W. Fanning.....	Traduc. des délibérat. de la chambre.....	1846	1		1800 00	
J. G. Coursolles.....	Assistant traducteur français.....	1857		1		1600 00
Joseph Royal.....	do do.....	1860		1		1600 00
J. F. Gingras.....	do do.....	1850		1		1400 00
A. Mondelet.....	do do.....	1860		1		1000 00
E. Blain.....	do do.....	1863		1		1200 00
William Wilson.....	Assistant traducteur anglais.....	1850	1		1600 00	
F. Hayes.....	do do.....	1858	1		1600 00	
William Wilsen, jun'r.....	do do.....	1862	1		800 00	
G. H. Macauley.....	do et secrétaire de l'orateur.....	1863	1		800 00	
W. B. Ross.....	Greffier du journal anglais.....	1849	1		1600 00	
W. H. Lemoine.....	do du journal français.....	1842		1		1600 00
P. Rivet.....	Assistant do.....	1850		1		1200 00
H. J. McCarthy.....	Assistant du greffier, journal anglais.....	1850	1		1200 00	
Alpheus Todd.....	Bibliothécaire.....	1836	1		2000 00	
A. G. Lajoie.....	do adjoint.....	1852		1		1600 00
A. Laperrière.....	Attaché à la bibliothèque.....	1850		1		1400 00
R. Defries.....	Maître de poste.....	1833	1		850 00	
Joseph Blais.....	Assist. do.....	1844		1		850 00
D. W. Macdonnell.....	Sergent-d'armes.....	1854	1		1500 00	
W. C. Burrage.....	Député do.....	1843	1		1400 00	
A. L. Cardinal.....	Messager en chef.....	1836		1		1160 00
M. McCarthy.....	Assist. do.....	1837	1		900 00	
O. Vincent.....	Messager de la bibliothèque.....	1844		1		850 00
J. O'Connor.....	Portier.....	1846	1		850 00	
R. Bailie.....	Assist. do.....	1841	1		600 00	
Joseph Lemonde.....	Messager de l'orateur.....	1844		1		850 00
Edward Pelletier.....	Messager.....	1849		1		850 00
Wm. Graham.....	do.....	1850	1		850 00	
James Hoy.....	Messager de la bibliothèque.....	1852	1		850 00	
Edward Storr.....	Assistant portier.....	1852	1		600 00	
Edward Steacy.....	Messager.....	1858	1		850 00	
Joseph Asselin.....	do.....	1852		1		850 00
Etienne Roy.....	do.....	1854		1		600 00
Total.....			37	23	\$44150 00	26210 00

RECAPITULATION.—Nombre d'officiers d'origine anglaise perman. employés 37 Traitement...\$44,150 00  
do do d'origine française 23 do 26,210 00  
Ajoutez 1 allemand à un traitement de...\$1400  
Total..... 60 71,760 0

LISTE des commis et messagers surnuméraires employés à l'Assemblée Législative  
du 1er janvier 1863 au 1er janvier 1864.

Noms.	Fonctions.	Nationalité.		Traitements.	
		Anglais.	Français	Anglais.	Français
1RE SESSION, COMMENCÉE LE 12 FEVRIER 1863.					
Henry Vaux.....	Ecrivain surnuméraire.	Anglais.		\$ cts.	\$ cts.
L. Ross.....	do	1		320 00	
William Bowles.....	do	1		184 00	
George H. Macauley.....	do	1		320 00	
F. W. Belcourt.....	do		1	450 00	
E. Blain.....	do		1		320 00
C. A. Gagnon.....	do		1		360 00
L. A. Cannon.....	do	1		320 00	
L. P. Lemay.....	do		1		360 00
E. Ford.....	do	1		320 00	
Henry Simard.....	do		1		290 00
F. McGillivray.....	do	1		280 00	
W. H. Johnstone.....	do	1		320 00	
J. T. Hunter.....	do	1		248 00	
Jacob H. DeWitt.....	do	1		318 00	
Charles Garneau.....	do		1		320 00
Henry J. Morgan.....	do	1		224 00	
H. de G. Languedoc.....	do	1		144 00	
L. Benjamin.....	do	1		316 00	
C. Panet.....	do		1		316 00
Arthur Lindsay.....	do	1		316 00	
J. Bruneau.....	do		1		304 00
J. W. O'Brien.....	do	1		144 00	
J. M. Stewart.....	do	1		300 00	
O. Benoit.....	do		1		308 00
J. N. Bouchard.....	do		1		208 00
Charles Marcotte.....	do		1		290 00
John Atkins.....	do	1		116 00	
L. J. Pitau.....	do		1		318 00
Félix Bédard.....	do		1		232 00
Wm. Clarke.....	do	1		144 00	
C. J. O. Legendre.....	do		1		260 00
G. B. Rolleston.....	do	1		228 00	
William H. Aumond.....	do		1		284 00
— Fréchette (2 mars).....	do		1		190 00
N. Hardy.....	do		1		264 00
— Dionne.....	do		1		264 00
E. A. E. LeMarquis.....	do		1		264 00
Rody O'Neill.....	do	1		104 00	
Wm. J. Cooper.....	do	1		36 00	
M. T. Hunter.....	do	1		320 00	
L. Ross.....	do	1		144 00	
George Macauley.....	do	1		144 00	
E. Blain.....	do		1		144 00
C. A. Gagnon.....	do		1		144 00
M. Hunter.....	do	1		97 86	
F. N. Belcourt.....	do		1		144 00
SECONDE SESSION, COMMENCÉE LE 13 AOUT 1863.					
C. A. Gagnon.....	Ecrivain surnuméraire.		1		256 00
W. C. Bowles.....	do	1		256 00	
F. N. Belcourt.....	do		1		256 00
W. H. Johnstone.....	do	1		256 00	
M. Hunter.....	do	1		256 00	
M. Languedoc.....	do	1		212 00	
H. Simard.....	do		1		204 00
James M. Stewart.....	do	1		204 00	
P. N. Poitevin.....	do		1		200 00
M. McIvor.....	do	1		200 00	
C. J. O. Legendre.....	do		1		180 00
L. P. Lemay.....	do		1		172 00
A reporter.....		31	28	7241 86	7212 00

## CONTINUATION de la liste des commis et messagers surnuméraires.

Noms.	Fonctions.	Nationalité.		Traitements.	
		Anglais.	Français	Anglais.	Français
	Report.....	31	28	\$ 7241 86	\$ 7212 00
Charles W. Sharpley.....	Ecrivain surnuméraire.	1		172 00	
Chas. Panet.....	do		1		172 00
Wm. J. Cooper.....	do	1		168 00	
Daniel Carey.....	do	1		164 00	
Max. Boucher.....	do		1		144 00
L. A. Cannon.....	do	1		92 00	
L. J. Pitau.....	do		1		92 00
J. U. Gregory.....	do	1		88 00	
J. S. Thompson.....	do	1		68 00	
W. L. Gane.....	do	1		40 00	
M. Languedoc.....	do		1		132 00
C. A. Gagnon.....	do		1		169 40
W. H. Johnstone.....	do	1		169 40	
O. Dionne.....	do		1		4 00
F. McGillivray.....	do	1		84 00	
M. T. Hunter.....	do	1		169 40	
	Messagers de la session—Quand nommés. Deux sessions, \$300 chaque.				
J. B. Asselin.....	do do do 1849		1		600 00
Joseph Turgeon.....	do do do 1852		1		600 00
J. B. Lajoie.....	do do do 1854		1		600 00
Pierre Bousquet.....	do do do 1854		1		600 00
John Hurley.....	do do do 1854	1		600 00	
Joseph Brown.....	do do do 1854	1		600 00	
Olivier Roberge.....	do do do 1854		1		600 00
Magloire Laflamme.....	do do do 1855		1		600 00
James d'Arcy.....	do do do 1856	1		500 00	
Edward Botterell.....	do do do 1856	1		600 00	
Joseph Nadeau.....	do do do 1856		1		600 00
John Buckley.....	do do do 1856	1		600 00	
Pierre Labelle.....	do do do 1857		1		600 00
Jérémie Rivet.....	do do do 1858		1		600 00
Patrick Buckley.....	do do do 1858	1		600 00	
Thomas Garlie.....	do do do 1858	1		600 00	
Wm. Atley.....	do do do 1859	1		600 00	
Cassmir Brazeau.....	do do do 1859		1		600 00
Narcisse Turgeon.....	do do do 1859		1		500 00
Charles Boudreault.....	do do do 1861		1		600 00
Master D. McMullen.....	Page, 2 sessions, \$250 & \$300 chaque.	1859	1	550 00	
“ H. Laflamme.....	do do do 1860		1		500 00
“ J. C. Jones.....	do do do 1862	1		500 00	
“ George Curran.....	do do do 1862	1		500 00	
“ Jno. Storr.....	do do do 1862	1		500 00	
“ T. Falardeau.....	do do do 1863		1		500 00
“ Joseph Maguire.....	do do do 1863	1		500 00	
Olivier Robitaille.....	Messageur de la sess., “ \$300 chaq.	1862		1	600 00
	Mess. sur. de la S. recev. \$2.25 p. jour.	1863	9Anglais	32 Franç.	1203 00
	Total.....	63	81	\$ 16909 66	20943 15

## RECAPITULATION.

Ecrivains et messagers anglais, 63—Traitements.....	\$16,909 66
Ecrivains et messagers français, 81—Traitements.....	20,943 15
Total.....	144
	\$37,852 81

WM. B. LINDSAY, Jr.,  
Greffier, A. L.



Liste des noms, fonctions, services, nationalités, et traitements annuels des employés permanents, directement attachés au Conseil Législatif, du 1er janvier 1863 au 1er janvier 1864.

NOMS.	FONCTIONS.	Année de l'entrée au service.	Nationalité.		Traitements.	
			Anglais.	Français.	Anglais.	Français.
John F. Taylor.....	Greffier, maître en chancellerie et comp- table.....	1822	Anglais.....	.....	3400 00	cts.
Robert LeMoine.....	Député greffier, assistant greffier, maître en chancellerie et chef des traducteurs fran- çais.....	1835	.....	Canadien.....	.....	2600 00
Fennings Taylor.....	Député greffier, assistant greffier, maître en chancellerie et 1er commis de bureau.....	1836	Anglais.....	.....	2600 00	.....
Joseph E. Doucet.....	Assistant greffier additionnel, traducteur fran- çais.....	1842	.....	Canadien.....	.....	1800 00
W. Anstruther Maingy.....	Assistant greffier addit., 2me commis de bur- eau.....	1842	.....	Canadien.....	.....	1390 00
James Adanson.....	Greffier du journal anglais.....	1849	.....	Canadien.....	.....	1390 00
R. G. Belton.....	Greffier des comités et trad. français addit.....	1857	.....	do.....	.....	1400 00
A. A. Boucher.....	Traducteur français additionnel.....	1861	.....	do.....	.....	1200 00
A. Garneau.....	Sous comptable.....	1862	.....	Canadien.....	.....	600 00
C. W. Taylor.....	Copiste anglais.....	1862	.....	do.....	.....	500 00
Neil McLean.....	Annôcier et bibliothécaire.....	1841	.....	do.....	.....	2400 00
Rev. W. Agar Adanson, D.C.L.....	Rédacteur des lois et traducteur anglais.....	1846	.....	Canadien.....	.....	2600 00
E. L. Montzambert, A.M.....	Huissier de la verge noire.....	1852	.....	do.....	.....	1350 00
René Kimber.....	Sergent-d'armes.....	1852	.....	do.....	.....	1350 00
O. Vallrand.....	Portier.....	1854	.....	Anglais.....	.....	60 00
E. Botterel.....	Gardien et messenger en chef.....	1841	.....	do.....	.....	1120 60
M. Keating.....	Assistant gardien et messenger.....	1843	.....	do.....	.....	700 00
S. Skinner.....	.....	1856	.....	Canadien.....	.....	700 00
L. J. Casault.....	.....	1859	.....	do.....	.....	700 00
J. B. Myrand.....	.....	1860	.....	do.....	.....	700 00
P. Ratay.....	.....	1831	.....	do.....	.....	700 00
A. Eachance.....	Messagers permanents.....	1831	.....	do.....	.....	380 00
J. Doherty.....	.....	1852	.....	Irlandais.....	.....	380 00
J. Hanley.....	.....	1854	.....	do.....	.....	380 00
P. Dunn.....	Messagers permanents pour la session.....	1856	.....	do.....	.....	380 00
R. Greer.....	.....	1860	.....	do.....	.....	380 00
S. Fraser.....	.....	1863	.....	Canadien.....	.....	380 00
A. Douair.....	.....	1856	.....	do.....	.....	380 00
C. Young.....	Pages à \$1.50 par jour durant les sessions.....	1860	.....	Canadien.....	.....	.....
Total.....						\$17010 60

Employés surnuméraires du Conseil Législatif.....John Walsh, Irlandais; M. Tremblay, Français.....\$4 par jour quand employés.

CONSEIL LÉGISLATIF.  
 Québec, lundi, 6 juin 1864.  
 JOHN F. TAYLOR,  
 Greffier, Conseil Législatif.  
 (Certifié.)

# REPONSE

A ude adresse de l'honorable Conseil Législatif, en date du 10 mai 1864,  
demandant des renseignements relatifs aux employés du départe-  
ment des travaux publics et les dépenses sur les travaux publics.

Par ordre,

JOHN SIMPSON,  
Secrétaire.

SECRÉTARIAT,  
27 juin 1864.

LISTE des personnes employées dans le bureau du département des travaux publics  
le 1er jour de janvier 1844, et le traitement de chaque.

		£	s.	d.		
Président	H. H. Killaly	800	0	0	sterling	par année.
	D. Daly					
	R. B. Sullivan					
	S. B. Harrison					
	John Davidson					
Secrétaire	Thos. A. Begly	400	0	0	do	do
Commis	J. H. Connolly	135	0	0	do	do
do	C. Shanly	0	7	6	courant	par jour.
do	Thos. Hewitt	0	7	6	do	do
do	E. Hamilton	0	7	6	do	do
do	W. R. Wright	0	7	6	do	do
Mr. Strang, qui a fait les comptes de	1944, n'était pas de service le 1er				janvier-	
Messenger	Michael Walsh	50	0	0	sterling	par année.
<i>Branche des Ingénieurs, bureau central.</i>						
Ingénieur en chef	S. Keefer	500	0	0	do	do
Dessinateur	F. P. Rubidge	350	0	0	courant	do
Lithographe	E. Wyszinski	16	13	4	do	mois.
<i>Canal Welland.</i>						
Ingénieur	S. Power	600	0	0	courant	par année.
Assistant-ingénieur	T. C. Keefer	250	0	0	do	do
do	W. O. Buchanan	250	0	0	do	do
do	J. D. Slater	250	0	0	do	do
Sous-ingénieur	W. R. Scott	156	0	0	do	do
Assistant-ingénieur	John Page	300	0	0	do	do
do	M. B. Pritchard	250	0	0	do	do
Paie-maître	Thomas Adams	300	0	0	do	do
do	George Prescott	300	0	0	do	do
<i>Canaux du St. Laurent.</i>						
Ingénieur	J. B. Mills	150	0	0	do	do
Assistant-ingénieur	J. S. Killaly	300	0	0	do	do
Sous-ingénieur	G. G. Dixon	150	0	0	do	do
<i>Canal Beauharnois.</i>						
Ingénieur	J. B. Mills	600	0	0	do	do
Assistant-ingénieur	C. M. Tate	250	0	0	do	do
do	W. Shanly	250	0	0	do	do
do	A. Kierzkowski	250	0	0	do	do
Sous-ingénieur	A. Guy	175	0	0	do	do
do	J. G. Cowley	175	0	0	do	do
do	A. B. Laroque	120	0	0	do	do
Paie-maître	R. J. Begly	400	0	0	do	do
<i>Canal Lachine.</i>						
Ingénieur	A. Barrett	600	0	0	do	do
Assistant-ingénieur	A. G. Robinson	300	0	0	do	do
do	Jas. F. McDonald	300	0	0	do	do
Sous-ingénieur	D. Starke	120	0	0	do	do

LISTE des personnes employées dans le bureau du département des travaux publics, etc.—*Suite.*

		£	s.	d.		
<i>Lac St. Pierre.</i>						
Ingénieur.....	C. Atherton.....	400	0	0	courant par année.	
Maître des bateaux remorqueurs.....	L. E. Dubord.....	200	0	0	do	do
Maître des gragueurs.....	Geo. Meldrum.....	195	12	6	do	do
Gardien de magasin.....	D. O'Brien.....	80	0	0	do	do
<i>Canal de la Baie de Burlington, chemin et havre de Dover.</i>						
Ingénieur.....	W. M. Shaw.....	350	0	0	do	do
Assistant-ingénieur.....	W. D. Hale.....	150	0	0	do	do
Surintendant.....	Edw. Lee.....	195	12	6	do	do
do.....	John Alchin.....	150	0	0	do	do
do.....	A. Light.....	120	0	0	do	do
Paie-maître.....	John Davidson.....	150	0	0	do	do
<i>District de Newcastle.</i>						
Ingénieur.....	N. H. Baird.....	600	0	0	do	do
Assistant-ingénieur.....	J. Lyons.....	200	0	0	do	do
Surintendant.....	Thos. McGrath.....	228	2	6	do	do
do.....	J. Wilson.....	228	2	6	do	do
Commis des mandats.....	J. Ferguson.....	78	5	0	do	do
do.....	J. Ryan.....	78	5	0	do	do
do.....	G. Coventry.....	78	5	0	do	do
Paie-maître.....	C. Green.....	240	0	0	do	do
<i>Havres et Phares.</i>						
Surintendant.....	John McIntyre.....	228	2	6	do	do
<i>Cobourg.</i>						
Surintendant.....	Pierre Laurencelle.....	156	10	0	do	do
<i>Chemin de Port Stanley.</i>						
Ingénieur.....	A. Turner.....	250	0	0	do	do
Surintendant.....	A. Handy.....	150	0	0	do	do
<i>Travaux d'Ottawa.</i>						
Ingénieur.....	D. S. Walton.....	250	0	0	do	do
Surintendant.....	G. J. Neagle.....	250	0	0	do	do
Commis des mandats.....	— Fraser.....	78	5	0	do	do
Surintendant.....	.....	156	10	0	do	do
do.....	.....	156	10	0	do	do
Paie-maître.....	X. Croasdaile.....	150	0	0	do	do
<i>Chemin de la Baie des Chaleurs.</i>						
Surintendant.....	A. J. Russell.....	400	0	0	do	do
Assistant-Surintendant.....	A. H. Simms.....	156	10	0	do	do
do.....	J. Woodyly.....	156	10	0	do	do
<i>Chemin Gosford.</i>						
Surintendant.....	F. W. Blacklock.....	273	15	0	do	do
Paie-maître.....	Stephen Yarwood.....	*350	0	0	do	do
<i>Ponts.</i>						
Ingénieur.....	P. Fleming.....	2	10	0	do	do
Surintendant.....	S. March.....	156	10	0	do	do
do.....	Jos. Guirard.....	156	10	0	do	do
do.....	Richd. Lewis.....	156	10	0	do	do
do.....	M. Paquet.....	156	10	0	do	do
<i>Chemin des Cascades.</i>						
Assistant-surintendant.....	W. O. Dwyer.....	195	12	6	do	do
<i>Chemin de Sarnia et autres chemins.</i>						
Ingénieur.....	C. S. Gzowski.....	500	0	0	do	do
do.....	James Cull.....	250	0	0	do	do
Assistant-ingénieur.....	W. Billyard.....	250	0	0	do	do
do.....	W. Lawson.....	175	0	0	do	do
do.....	T. S. Gore.....	200	0	0	do	do
Surintendant.....	F. Tabet.....	175	0	0	do	do
Commis.....	N. E. Cronin.....	60	0	0	do	do
Paie-maître.....	Chas. Montsarrat.....	250	0	0	do	do

£200 pour Gosford et £150 pour le lac St. Pierre.

LISTE des personnes employées dans le bureau du département des travaux publics,  
le 1er jour de janvier 1864, et le traitement de chaque.

		\$	c.	
Commissaire .....	Hon. M. Laframboise .....	5000	00	par année.
Sous-commissaire.....	S. Keefer .....	4000	00	do
Secrétaire.....	T. Trudeau .....	2400	00	do
Commis .....	F. Braun .....	1400	00	do
do .....	J. W. Harper.....	1530	00	do
do .....	H. Jackson .....	980	00	do
do .....	J. R. Arnoldi.....	800	00	do
do .....	J. F. N. Bonneville.....	980	00	do
do .....	J. Walsh.....	1	50	par jour.
Faisant l'index des lettres reçues entre 1842 et 1850 .....	G. de Baelen .....	1	50	do
Copiste .....	T. G. Ready.....	2	00	do
Com. des instrum., cont. et locations .....	K. A. Fissiault .....	1200	00	par année.
do .....	C. Pope.....	2	00	par jour.
Teneur de livres.....	James Baine .....	1610	00	par année.
do .....	Félix Hamel .....	3	60	par jour.
do .....	G. Drolet .....	1400	00	par année.
Messager .....	Patrick Ownes .....	500	00	do
do .....	M. Walsh .....	450	00	do
do .....	H. Potvin.....	450	00	do
Seieur de bois et chauffeur.....	J. Goulet .....	1	37½	par jour.
<i>Branche des Ingénieurs, bureau central.</i>				
Ingénieur en chef.....	John Page.....	3240	00	par année.
Ingénieur .....	J. H. Rowan.....	2	50	par jour.
Dessinateur .....	Chas. McCarthy .....	3	00	do
Photographe et Commis .....	M. McLaughlin.....	800	00	par année.
Copiste .....	Geo. Verret .....	2	00	par jour.
Messager .....	J. Deslauriers .....	1	00	do
<i>Canal Welland.</i>				
Ingénieur.....	S. D. Woodruff .....	3000	00	do
Assistant-Ingénieur .....	G. Stokes.....	100	00	par mois.
Paie-maitre.....	Thos. Adams.....	1440	00	par année.
<i>Canaux, Bas-Canada.</i>				
Ingénieur .....	J. G. Sippell .....	2240	00	do
Commis.....	H. Horsnell.....	600	00	do
<i>Canal Rideau.</i>				
Ingénieur.....	J. D. Slater.....	1600	00	do
<i>Liste des Surintendants.</i>				
Travaux d'Ottawa .....	Horace Merrill .....	1640	00	do
Commis.....	D. Scott .....			
Travaux du St. Maurice .....	H. R. Symmes.....	1400	00	do
Canal Beauharnois.....	P. Laurencelle .....	1000	00	do
Canal Lachine.....	Alex. Bissett .....	1600	00	do
Canal Chambly.....	Christophe Préfontaine.....	1000	00	do
Canal Cornwall.....	D. A. McDonell.....	1000	00	do
Canal Williamsburg.....	J. N. Rose .....	1000	00	do
Phares (en haut).....	D. C. Smith .....	200	00	do
Travaux de la Trent.....	G. W. Ranney.....	200	00	do
Chemin de Métapédia.....	Joseph Rosa.....	1460	00	do
<i>Phare de l'Île aux Grues et jetée de Rimouski.</i>				
Ingénieur .....	Thomas Monro.....	2	50	par jour.
<i>Chemins et Ponts.</i>				
Ingénieur .....	G. F. Baillargé.....	1600	00	par année.
<i>Prison de Québec.</i>				
Architecte .....	Pierre Gauvreau.....	1800	00	do
<i>Édifices Publics, Ottawa.</i>				
Assistant-ingénieur.....	F. P. Rabidge.....	2400	00	do
Dessinateur .....	J. LeB. Ross.....	2	50	par jour.

LISTE des personnes employées dans le bureau du département des travaux publics, le 1er jour de janvier 1864, et le traitement de chaque.—*Suite.*

		\$	c.	
Architecte .....	Thomas Fuller.....	4000	00	par année.
do .....	C. Baillargé.....	4000	00	do
Dessinateur .....	R. Stockel .....	800	00	do
do .....	E. A. Mara .....	600	00	do
Mesureur .....	J. Bowes .....	1200	00	do
do .....	J. Patterson.....	1200	00	do
Arbitre officiel.....	P. Vankoughnet.....	1000	00	do
do .....	Thos. Kirkpatrick .....	1000	00	do
do .....	L. A. Moreau .....	1000	00	do
Secrétaire pour do .....	G. T. Pemberton.....	1000	00	do

LISTE des nominations faites par le département des travaux publics depuis le 1er janvier dernier, indiquant les noms des personnes ainsi nommées, la date de leur nomination respective, et leur traitement.

Nom.	Date de la nomination.	Montant du salaire.
		\$ c.
Thomas B. French, pour remp. F. Braun	29 avril 1864 .....	2 00 par jour;
Octave Dionne .....	27 avril 1864 .....	2 00 do
F. H. Ennis, p. remp. G. T. Pemberton.	11 mai 1864 .....	2 00 do

ETAT du montant brut dépensé sur les travaux publics, dans les années 1844 et 1863.

	\$	c.
En 1844 .....	2847787	69
En 1863 .....	989940	64

# REPONSE

A une adresse de l'Assemblée Législative, en date du 12 mai 1864, demandant une liste des personnes nommées à des emplois dans les départements publics, depuis le 30 mars dernier.

Par ordre,

JOHN SIMPSON,  
Secrétaire.

SECRETARIAT,  
Québec, 30 mai 1864.

[Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, il n'est imprimé qu'un sommaire du rapport ci-dessus.]

*Bureau du Secrétaire du Gouverneur* :—Aucune nomination.

*Bureau du Secrétaire Provincial* :—W. D. POWELL, nommé commis surnuméraire, le 12 mai 1864, à \$2.50 par jour. A laissé le bureau.  
G. LAJOIE, nommé à la même date avec le même traitement.

*Département du Receveur-Général* :—Aucune nomination.

*Département des Postes* :—PATRICK HYNES, nommé commis de malle par chemin de fer, 3ème classe, le 9 mai 1864. Traitement annuel, \$480. (Nommé pour remplir la vacance causée par la suspension de M. J. S. Medworth, C. M. C. F. de 1re classe, absent de son devoir depuis le 1er mars 1864, sans permission.)

*Département de la Milice* :—Aucune nomination.

*Département des Terres de la Couronne* :—CHARLES DE BELLEFEUILLE, nommé inspecteur des mines d'or, le 22 avril 1864, à \$5 par jour.

DANIEL W. MACK,	do	do	(résigné).
JAMES R. GILMAN,	do	do	

*Bureau de l'Agriculture et des Statistiques* :—Aucune nomination.

*Département des Lois de la Couronne* :—Aucune nomination.

*Département des Finances* :—Aucune nomination.

*Bureau du Régistrateur Provincial* :—Aucune nomination.

*Bureau du Conseil Exécutif* :—Aucune nomination.

*Département des Travaux Publics* :—THOMAS B. FRENCH, nommé temporairement, le 27 avril 1864, à \$2 par jour.

OCTAVE DIONNE,	do	do	29 avril
1864, à \$2 par jour.			
F. H. ENNIS,	do	do	11 mai
1864, comme secrétaire des arbitres provinciaux,			
à \$2 par jour, et ses frais de voyage.			

(No. 59.)

## REPOSE

A une adresse de l'honorable Assemblée Législative, datée du 9 mai 1864, demandant un état des procédures durant les deux derniers termes criminels à Joliette, et le montant des honoraires payés au conseil de la reine.

Par ordre,

JOHN SIMPSON,  
Secrétaire.

SECRETARIAT,  
Québec, le 30 mai 1864.

[Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.]

(No. 60.)

## RAPPORT

DU COLLEGE DE L'UNIVERSITE DE TORONTO, POUR 1863.

QU'IL PLAISE A VOTRE EXCELLENCE :--

Le conseil du collège a l'honneur de présenter son rapport annuel pour 1863.

DIGNITAIRES.

*Visiteur.*

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

*Président.*

Le Rév. John McCaul, LL.D.

*Professeurs, etc.*

Le rév. John McCaul, LL.D., professeur de littérature classique, de logique et de rhétorique.

Le rév. James Beaven, D.D., professeur de métaphysique et d'éthique.

H. H. Croft, D.C.L., professeur de chimie et de philosophie expérimentale.

George Buckland, écuyer, professeur de théorie et pratique de l'agriculture.

\*J. B. Cherriman, M.A., professeur de philosophie naturelle.

Daniel Wilson, LL.D., professeur d'histoire et de littérature anglaise.

Rév. Wm. Hincks, F.L.S., professeur d'histoire naturelle.

E. J. Chapman, Phil. D., professeur de minéralogie et géologie.

James Forneri, LL.D., professeur de langues modernes.

\* Le professeur Cherriman est chargé aussi du département des mathématiques et est auditeur du collège.

G. T. Kingston, M.A., professeur de météorologie et directeur de l'observatoire magnétique.  
 J. M. Hirschfelder, écrivain, lecteur sur les langues orientales.  
 Le rév. Arthur Wickson, LL.D., répétiteur.

*Econome.*

David Buchan, écuyer.

*Réregistrateur.*

Rév. Arthur Wickson, LL.D.

*Gradués.*

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

M.D., 2; M.A., 35; LL.B., 6; M.B., 11; B.A., 98.

Trois ont obtenu des diplômes d'ingénieur civil, et 3 des diplômes d'agriculteur.

*Elèves.*

Les élèves réels de ce collège sont ceux qui ont passé l'examen d'immatriculation dans aucune université des possessions de Sa Majesté, ou dans ce collège.

On permet aux élèves non-immatriculés de suivre les cours qu'ils aiment le mieux, du consentement de leurs professeurs.

Il y a deux classes d'élèves non-immatriculés et suivant les cours : les "élèves" et les "élèves d'occasion"; cette dernière qualité désigne ceux qui ne suivent qu'un seul cours; la première, ceux qui en suivent plusieurs.

Le chiffre total d'élèves qui ont suivi les cours de l'année dernière est de 282, à part de 20 élèves qui ont suivi un cours d'agriculture pendant une partie de l'année; 187 immatriculés, et 95 qui ne le sont pas. Sur les premiers, 30 sont de Toronto. La table suivante les classe suivant la croyance :—

Anglicans.....	76
Presbytériens du Canada.....	59
Méthodistes.....	20
Eglise d'Ecosse.....	17
Baptistes.....	7
Congrégationalistes.....	5
Catholique.....	1
Juif.....	1
Luthérien.....	1

On pourra juger du progrès de l'institution dans le nombre de ses élèves par le tableau ci-dessous :

	Immatriculés.	Elèves.	Elèves d'Occ.	Total.
1854-1855 .....	28	2	80	110
1855-1856.....	35	...	110	145
1856-1857.....	37	17	72	126
1857- 1858.....	56	32	104	192
1858-1859.....	63	32	73	168
1859-1860.....	80	39	69	188
1860-1861.....	129	37	59	225
1861-1862.....	158	45	57	260
1862-1863.....	162	63	57	282
1863-1864.....	187	49	46*	282

Comme le rapport de 1862 renferme tous les renseignements sur les cours suivis dans ce collège, les termes, les examens, les lectures et les honoraires et qu'il n'y a eu aucun changement de fait depuis cette époque, le conseil a cru sage d'omettre ces détails dans leur rapport actuel, qui n'auraient été que des répétitions.

\* A part 20 élèves en agriculture non comptés, leur cours n'embrassant pas toute une année académique.



---

 RAPPORT DU SÉNAT DE L'UNIVERSITÉ DE TORONTO, POUR 1862.
 

---

A Son Excellence CHARLES STANLEY, Vicomte MONCK, Gouverneur-Général de l'Amérique Britannique du Nord, et Visiteur de l'Université de Toronto.

PLAISE A VOTRE EXCELLENCE :

Les Chancelier, Vice-Chancelier et Sénat de l'Université de Toronto, ont l'honneur de présenter leur rapport annuel pour 1862.

C'est avec le plus vif plaisir que nous informons Votre Excellence que l'examen rétrospectif de l'état et des progrès de l'année, qui vient de s'écouler, est des plus satisfaisants, et fournit une nouvelle preuve du désir de la jeunesse canadienne de profiter des avantages d'une instruction académique. C'est vrai que le nombre total des élèves examinés a été un peu moindre cette année qu'il ne l'était l'année dernière, mais cette diminution a eu lieu principalement dans la faculté de droit, et est probablement due à l'opération de la loi qui restreint les privilèges d'une éléricature moins longue aux gradués qui ont réellement reçu leurs degrés avant de commencer leurs études légales.

Le nombre total des élèves examinés (à part les candidats refusés) a été de 195, qui se répartit comme suit :

Dans la faculté de droit.....	33
do de médecine.....	38
do des arts.....	115
Dans le département du génie civil.....	7
do do de l'agriculture.....	2

---

 195

En comparant ce résultat avec la liste des classes de 1861, Votre Excellence remarquera que le nombre des élèves qui ont subi leur examen dans les arts, cette année, paraît être moindre que ne pouvait le faire supposer le nombre des immatriculés de l'année dernière ; cependant, cela ne provient pas de ce qu'un nombre considérable d'élèves ont abandonné leurs études, mais de ce qu'un grand nombre se sont prévalu de la clause de nos statuts qui permet aux élèves de première et de troisième année de ne pas subir l'examen en produisant un certificat d'études du chef de quelque collège affilié.

Nous avons de grandes raisons de nous féliciter de la prospérité et des progrès du collège du Haut-Canada dans le cours de l'année dernière. Le nombre des élèves et des pensionnaires a considérablement augmenté ; et l'octroi autorisé par Votre Excellence a permis au comité, auquel a été confiée l'administration de l'institution, de faire faire plusieurs améliorations et réparations nécessaires, et d'établir un commencement de bibliothèque convenable aux besoins des élèves.

Depuis notre dernier rapport, l'Université a éprouvé une grande perte dans la mort de son chancelier, et nous éprouvons une douloureuse satisfaction à exprimer notre profonde appréciation de la courtoisie, du zèle et de la sagesse avec lesquels il remplissait les devoirs de sa charge.

En terminant, nous prenons la liberté de renvoyer Votre Excellence au rapport du comité de l'Université et à celui du bibliothécaire sur l'état de la bibliothèque.

La liste des classes de 1862 est aussi soumise avec le présent rapport. (*Pas imprimée.*)

JAS. PATTON,  
Vice-Chancelier.

---

 RAPPORT DU BIBLIOTHÉCAIRE.

Université de Toronto, 31 déc. 1862.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter un rapport sur l'état de la bibliothèque à la fin de 1862. La bibliothèque s'est accrue de 680 volumes durant l'année. A la fin de 1861, elle se composait de 15,064 volumes, et elle est maintenant de 15,744.

L'accroissement de l'usage de la bibliothèque a dépassé celui des volumes ; et je suis heureux de dire que pas un seul volume n'a été égaré ou volé.

Les publications périodiques, transactions, etc., ont été reliées, comme les années précédentes, et mises sur les rayons de la bibliothèque.

Les dons de livres et brochures faits durant l'année sont comme suit :—

*De l'Université Royale de Christiania.*

Par le Roy. McCaul.

Karl Magnus' Saga og Kappehans, de Meyer.  
The Chronicle of Man and the Sudreys, éd. de G. Munch.  
Om Sponodentalium vitreum, du Dr. Sars.  
Om Kometbanernes indbyrdes Beliggenhed, af Mohn.  
Om Glacial Formation, de Sars og Kjerulff.  
Om Circlers Beroring, de Guldberg.  
Det Kongelige Norske Frederiks Universitets Stiftelse.

*De l'Assemblée Législative, Canada.*

Documents de la Session, Vol. 19, Nos. 3 et 4.  
Journaux du Conseil Législatif, Vol. 19.  
Journaux de l'Assemblée Législative, Vol. 20.  
Documents de la Session, Vol. 5.  
Journaux du Conseil Législatif, Vol. 20.  
Journaux et Délibérations de la Chambre d'Assemblée de la Nouvelle-Ecosse, 1861.

*Du Professeur Lawson, Kingston.*

Anales de la Société Botanique du Canada, Vol. I., part. 1-3.

*Du Régistrateur de l'Université de Londres.*

Par le Vice-Chancelier.

Calendrier de l'Université de Londres, 1862.

*Des Directeurs de l'Université de l'Etat de New-York.*

Index to the Documents relative to the Colonial History of New-York.  
First Supplement of General Catalogue of N. Y. State Library.  
Annual Reports of the Regents of the University of N. Y., 1857-61.

*De Christopher Walton, Ecr.*

Introduction to Theosophy.  
Mémoire de Bramwell, par Sigston.  
Vie de Gerhard Tersteegen.

*Du Secrétaire de l'Université McGill.*

The McGill University Calendar and Examination Papers, 1862-3.

*Du Dr. H. W. Ackland.*

Per Oronhyatekha.

Ackland's Memoir of the Cholera at Oxford, 1854.  
Synopsis of the Physiological Series in the Christ's Church Museum.  
Oxford Associate-in-Arts Examination.  
Remarks on the Oxford Museum, par H. W. Ackland.  
Report of the Radcliffe Trustees on the Transfer of the Radcliffe Library to the Oxford University Museum.

*De M. A. Brown.*

Journaux de l'Assemblée Législative du Canada, vol. 9, et Appendices, 3 vol. fol.

*De l'Association Sociale de la Science.*

Par A. O. Charles, Ecr.

Transactions of the National Association, 1860-61.  
History and Objects of the Association, par G. W. Hastings.  
Addresses at the London Meeting, 1862.

*De H. G. Bohn, Ecr.*

Aristotle's History of Animals, trd. par R. Cresswell.  
The Roman History of Ammianus Marcellinus (Yonge).

*Du Rév. A. Lorimer.*

Statuts du Canada, 1862.

*Du Régistrateur du Collège de l'Université.*

Calendrier du Collège de l'Université, 1862-3.

*Du Régistrateur de l'Université de Toronto.*

Examination Papers, pour 1862.

*Du Bureau des Arts et Manufactures, H.-C.*

Journal du Bureau des Arts, etc., vols. 1 et 2.

*De l'Assistant-Surintendant de l'Éducation.*

Journal de l'Éducation pour 1862.

*De l'Institut-Canadien.*

Journal de l'Institut-Canadien, 1862.

*Du Propriétaire du Leader.*

The Leader, Editions quotidienne et hebdomadaire.

*De la Société Philosophique Américaine.*

Délibérations de, pour 1862.

Les remerciements du Comité de la Bibliothèque ont été présentés aux donateurs.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

ALEX. LORIMER.

Bibliothécaire.

L'hon. James Patton, L. L. D.

Vice-Chancelier et Président du

Comité de la Bibliothèque.

## RAPPORT DU SÉNAT DE L'UNIVERSITÉ DE TORONTO, POUR 1863.

A Son Excellence le Très-Honorable CHARLES STANLEY, Vicomte MONCK, Gouverneur-Général de l'Amérique Britannique du Nord, et Visiteur de l'Université de Toronto.

PLAISE A VOTRE EXCELLENCE :—

Les Chancelier, Vice-Chancelier et Sénat de l'Université de Toronto, ont l'honneur de présenter leur rapport annuel pour l'année 1863.

Nous sommes heureux d'avoir à faire rapport à Votre Excellence que le nombre des élèves examinés dans les différentes facultés a augmenté pendant l'année. En 1862, le nombre des candidats examinés était de 195 ; cette année, il est de 209, sans y comprendre les candidats refusés. Le tableau suivant indique la manière dont les élèves sont classés dans les trois facultés et les différentes divisions de l'Université :—

### *Faculté de Droit.*

Immatriculation.....	4
Première année.....	4
Seconde année.....	2
Troisième année.....	7
B. L.....	5
	— 22

### *Faculté de Médecine.*

Immatriculation.....	32
Première année.....	4
Seconde année.....	5
Troisième année.....	5
B. M.....	14

*Faculté des Arts.*

Immatriculation.....	42
Première année.....	25
Seconde année.....	28
Troisième année. . . . .	16
B.A.....	16
	—128
Génie civil.....	3
Agriculture.....	1
	—
Total.....	209

En comparant ce tableau avec les listes de 1862, on remarque que, malgré une augmentation dans le nombre des candidats qui se sont présentés, le nombre des immatriculés est resté le même. Il résulte de ce fait que le nombre des élèves qui font le cours complet est plus considérable que les années précédentes. Nous avons eu précédemment occasion d'exprimer notre regret de ce que le nombre des élèves qui terminaient leur cours ne fût pas proportionné au nombre de ceux qui entrent à l'Université, mais les statistiques de cette année constatent une diminution dans cette tendance à quitter l'Université avant d'avoir achevé les cours.

Le nombre des élèves a augmenté dans la faculté de médecine et dans celle des arts, il a, au contraire, diminué dans la faculté de droit. Cela provient sans doute de ce qu'on continue à appliquer la disposition du statut provincial dont nous parlions dans notre dernier rapport.

Dans le département du génie civil, le nombre des candidats est de beaucoup au-dessous de la moyenne. Nous croyons que cela est dû à ce que bien peu de jeunes gens embrassent aujourd'hui cette carrière, mais encore plus à ce que la loi n'accorde aucun privilège aux élèves qui obtiennent des diplômes dans cette division. Nous pensons que si la loi relative à l'admission des arpenteurs provinciaux était amendée de façon à n'exiger qu'un apprentissage de deux ans au lieu de trois des candidats porteurs de diplômes, on verrait bientôt un grand progrès dans cette branche de l'enseignement.

Nous avons eu, cette année, à déplorer la perte d'un nouveau chancelier dans la personne de l'honorable juge Connor. Cette mort prématurée a enlevé à l'Université un de ses amis les plus dévoués et de ses appuis les plus fermes. Son habileté et son zèle nous étaient d'un précieux secours dans l'exercice de nos fonctions.

(Signé)

JAS. PATTON,

V. C.

## RAPPORT DU BIBLIOTHÉCAIRE.

*Université de Toronto, 11 fév. 1864.*

A l'Hon. James Patton, D. L.

Vice-Chancelier, etc.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel sur l'état de la bibliothèque en 1863.

Pendant l'année aucun changement n'a été porté dans les règlements de la bibliothèque et la salle de lecture.

Quatre cent trente-sept volumes ont été ajoutés à la bibliothèque, et on verra, par la liste ci-jointe, que les livres donnés forment la plus grande partie de cette augmentation.

Le comité de la bibliothèque a adressé ses remerciements aux donateurs de ces ouvrages.

À la fin de 1862, le nombre des volumes était de 15,744 ; à la fin de 1863, il était de 16,181.

Les titres des nouveaux ouvrages ont été insérés dans les catalogues et les revues ont été reliés et ajoutés aux collections respectives.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé)

ALEXANDER LORIMER,

Bibliothécaire.

LISTE DES OUVRAGES OFFERTS A LA BIBLIOTHÈQUE DE L'UNIVERSITÉ DE TORONTO,  
PENDANT L'ANNÉE 1863.

- De M. Peter E. Jones.*  
History of the Ojibway Indians, par Rév. Peter Jones, 1861.
- De John Langton, Ecr.*  
Rapport des Commissaires sur l'Université de Toronto, 1862.
- Du Secrétaire Provincial de la Nouvelle-Ecosse.*  
Journal et Délibérations de la Chambre d'Assemblée de la Nouvelle-Ecosse, 1862.
- De l'Académie Royale Irlandaise.*  
Leurs transactions. Vol. 24. Parties 1 et 2.
- De la Société Royale d'Edinburgh.*  
Transactions de, Vol. 23, part. 1, et Délibérations, 1861-2.
- De James D. Haig, Ecr.*  
A list of Books printed in England prior to 1600, in the Library of King's Inn, Dublin.
- Des Editeurs, par le Prof. Buckland.*  
Proceedings of the Intercolonial Temperance and Prohibition Convocation of 1862.
- De Wm. Kingsford, Ecr.*  
Arguments against an Elective Legislative Council, 1856 (pamphlet).  
Carter and By-Laws of St. George's Society, Toronto.  
The Report of the Loyal and Patriotic Society of Upper Canada, 1817.
- De la Société Royale de Dublin.*  
Leur Journal. Nos. 20—28. Janv., 1863.
- Du Dr. Charles Croft.*  
A General System of Chemical Knowledge, par A. F. Fourcroy, traduit par M. Nicholson, 10 vols.
- Du Rév. A. Lorimer.*  
Statuts du Canada, 1863.
- Du Secrétaire de l'Université McGill.*  
The McGill University Calendar and Examination Papers, 1863-4.
- De l'Assemblée Législative, par le Greffier des Archives.*  
Journaux du Conseil Législatif, 1863.  
Journaux de l'Assemblée Législative, 1863.  
Documents de la Session, Nos. 1—6, (et Gazette du Canada).
- De H. G. Bohn, Ecr.*  
Giraldus Cambriensis.  
Demosthenes' Miscellaneous Orations.  
Loundes' Bibliographer's Manual, Part. 8.
- De la Société de Loi, H.-C.*  
Catalogue of the Law Society's Library of H.-C.
- Du Dr. Wilson.*  
Proceedings of the American Antiquarian Society, April, 1863.  
On the Scarcity of Home-grown Fruits in Great Britain, par C. A. Smith.
- Du Bibliothécaire de l'Université Harvard.*  
Catalogus Universitatis Harvardianæ, 1863.  
Catalogue of the Officers and Students of Harvard University, 1863-4.
- De MM. Chewett et Cie.,*  
Carte du Lac Ontario, 1863.
- De l'Institut Smithsonian, par la Société Historique et Littéraire de Québec.*  
Exploration et arpentage d'une route de chemin de fer au Pacifique... 11 vols.  
Congressional Globe..... 17 "  
Relations Commerciales..... 4 "

Exploration de la Côte.....	6 vols.
Statistiques de l'Armée.....	1 "
Rapports du Bureau des Patentes.....	18 "
Message et Documents.....	10 "
Rapports des Finances.....	6 "
Commerce et Navigation.....	2 "
Correspondance Chinoise.....	1 "
Rapport de l'Académie Militaire.....	1 "
Aves' Island Papers.....	1 "
Invasion de Harpers' Ferry.....	1 "
Compulsory Enlistment of American Citizens.....	1 "
Rapport du 8e Recensement.....	1 "

81

*Du Professeur Kingston, Directeur.*

Abstracts of Magnetical Observations made at Toronto, 1863—62.

*Du Professeur Chapman.*

Annals of the Astronomical Observatory of Harvard College, vol. III.

Account of the Great Comet, 1858.

Maury's Sailing Directions, 1855.

*Du Régistrateur de l'Université de Toronto.*

Examination Papers, 1862.

*Du Régistrateur du Collège de l'Université.*

Calendrier du Collège de l'Université, 1863—4.

*De l'Institut-Canadien.*

Journal de l'Institut-Canadien, 1863.

*De la Société Philosophique Américaine.*

Leurs Délibérations, 1863.

*De l'Editeur.*

The Dublin Quarterly Journal of Science, 1863.

*Du Propriétaire.*

The Leader, Editions quotidienne et hebdomadaire, 1863.

*De l'Editeur.*

Journal de l'Education, 1863.

*Du Bureau des Arts et Manufactures.*

Leur Journal, 1863.

*De la Société de l'Histoire Naturelle de Boston.*

Leurs Délibérations, 1863.

## RAPPORT DU COMITÉ DU SÉNAT SUR L'OBSERVATOIRE.

Votre comité a l'honneur de présenter le rapport du directeur et d'exprimer sa satisfaction de la manière dont l'observatoire est tenu. Votre comité appelle l'attention du sénat sur le volume d'observations magnétiques déposé devant lui et qui ne pourra manquer d'accroître la réputation dont l'observatoire jouit déjà. Le comité félicite le sénat de ce que cette publication a été imprimée à même la dépense courante de l'observatoire sans avoir recours au fonds de l'université ; et de plus, qu'il reste encore une balance pour compléter la publication des observations météorologiques. Votre comité croit devoir constater, à l'honneur du directeur, que le rapport était achevé avant la publication par le Gouvernement Impérial des observations faites antérieurement au transfert de l'observatoire à la province.

Le tout respectueusement soumis.

(Signé,)

J. B. CHERBIMAN,

Le 21 juillet, 1864.

Président.

## OBSERVATOIRE MAGNÉTIQUE, TORONTO.

*Rapport du comité de l'Observatoire, pour l'année 1863.*

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

*Instruments.*—Il n'y a eu aucune addition de faite aux instruments durant l'année.

*Observations.*—Aucun changement n'a été apporté dans la manière de prendre les observations.

*Journal.*—La réduction des observations météorologiques pour l'année 1863 est presque terminée, et celle des observations magnétiques le sera dans quelques semaines.

Le personnel de l'établissement a été occupé principalement à mettre en ordre les observations magnétiques depuis le transfert de l'Observatoire à la province, en 1853, jusqu'à la fin de l'année 1862, et à faire des extraits des observations météorologiques pendant la même période, lesquels seront publiés.

Les extraits des observations magnétiques forment un volume de 114 pages aujourd'hui achevé et en cours de distribution. Le coût de l'impression et de la reliure de 250 exemplaires, demi in-quarto, est de \$449.62. Les extraits des observations météorologiques, jusqu'à la fin de l'année 1859, sont entre les mains des imprimeurs MM. Lovell et Gibson, et sont très avancés. On prend en ce moment des arrangements avec MM. Chewett et Cie. pour l'impression des observations de 1860, 1861 et 1862.

*Bibliothèque.*—Les seules additions à la bibliothèque consistent en quelques livres et revues représentant une valeur de \$18.45 que l'Observatoire a achetés plus quelques volumes d'observations offerts à l'établissement.

*Mobilier et bâtisse.*—Aucune addition pendant l'année.

*Personnel.*—Il se compose comme par le passé, de MM. Walker, Menzies et Stewart. M. Davidson a été employé comme à l'ordinaire en qualité de calculateur et d'observateur-adjoint.

*Comptes.*—On verra par l'état ci-joint des dépenses de l'année, que malgré les frais d'impression des observations magnétiques, il reste encore une balance de l'octroi de la Législature sur les dépenses de 1863, au montant de \$95.71. Cette balance, ajoutée à celle qui restait à la fin de 1862 au montant de \$1239.11, donne un total de \$1334.82 au crédit de l'Observatoire et qui pourra être employé à la publication des observations ainsi qu'à défrayer, à l'avenir, les dépenses imprévues. En parlant de la balance au crédit de l'Observatoire, je dois rappeler que l'octroi de la Législature est suffisant pour les dépenses de l'Observatoire.

L'impression des observations, dont un tiers à peine est actuellement couvert, diminuera de beaucoup la balance en question; en outre, il faudra pourvoir à la publication des observations ultérieures, à l'achat de nouveaux instruments, et aux réparations de l'édifice.

Le tout respectueusement soumis.

(Signé,)

G. T. KINGSTON,  
Directeur.

## OBSERVATOIRE MAGNÉTIQUE, TORONTO.

*Dépenses durant l'année 1863.*

TRAITEMENT—	Directeur .....	\$1360 00	
	Trois observateurs à \$ 480 .....	1440 00	
	Calculateur .....	480 00	
	Messenger .....	240 00	
			3520 00
ALLOCATIONS—	Combustible pour trois observateurs et le messenger, à \$60. ....		240 90
	Instruments achetés ou réparés.....		10 50
	Papeterie, y compris les impressions et reliure.....		85 61
	Livres .....		18 45

Matériel de photographie, y compris le papier, et non-compris l'huile de charbon.....	\$43 50	
Huile de charbon pour lampes photographiques et l'éclairage ordinaire.....	60 97	
Chandelle, savon, etc.....	11 88	
COMBUSTIBLE=Bois de corde.....	183 50	
Charbon .....	31 29	
		214 79
Frais de port.....	8 11	
Frais de port de paquets.. .....	3 12	
Lavage.....	13 00	
Ferronnerie.....	8 68	
Bois de construction.....	5 18	
Main-d'œuvre.....	0 60	
Ramonage des cheminées.....	1 50	
Réparations aux édifices.....	7 50	
Divers.....	1 27	
Impression et reliure de 250 exemplaires des extraits des observations magnétiques jusqu'à la fin de 1865.....	449 62	
		<u>\$4704 29</u>

(No. 61.)

## REPONSE

A une adresse à Son Excellence le Gouverneur-Général, priant Son Excellence de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre, un état des balances en main, le 31 décembre dernier, des sommes affectées antérieurement par aucun acte de la législature, mentionnant l'acte qui autorise l'emploi de toute telle balance en mains, et le service pour lequel la somme doit être employée.

Par ordre,

JOHN SIMPSON,  
Secrétaire.

SECRETARIAT,  
Québec, 31 mai 1864.



## REPONSE

A une adresse de l'Assemblée Législative à Son Excellence le Gouverneur-Général, en date du 10 mars 1864, demandant copies de toutes dépêches, correspondances et autres documents officiels en la possession du gouvernement, au sujet des prétentions du Canada au territoire du Nord-Ouest, ou de l'établissement d'une communication postale ou de relations commerciales avec ce territoire, depuis la date de la dernière transmission de papiers à cette Chambre sur le même sujet.

Par ordre,

JOHN SIMPSON,  
Secrétaire.

SECRETARIAT,  
Québec, 31 mai 1864.

(Canada—No. 17.)

DOWNING STREET, 9 février 1864.

MILORD,— Relativement à ma dépêche No. 49, du 1er mai dernier, j'ai l'honneur d'informer Votre Seigneurie que j'ai reçu du gouverneur de l'île de Vancouver copie d'une résolution, adoptée par la Chambre d'Assemblée de cette colonie le 25 novembre dernier, à l'effet que tout en voyant avec beaucoup d'intérêt les projets de la Compagnie de Transport et de Télégraphe de l'Atlantique au Pacifique, la Chambre s'abstient de prendre aucune mesure active en faveur de ces projets, jusqu'à ce que les intentions du gouvernement canadien soient connues.

Je vous prie donc de vouloir bien me faire connaître le plus tôt possible les vues de votre gouvernement à ce sujet.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

C. FORTESCUE,

En l'absence et par autorité du duc de Newcastle.

A Son Excellence le vicomte Monck,  
Québec.

(No. 18.)

QUÉBEC, 19 février 1864.

MILORD DUC,—J'ai l'honneur de vous transmettre, sous ce pli, copie d'un rapport du Conseil Exécutif au sujet des propositions faites par la Compagnie de Transport et de Télégraphe de l'Atlantique au Pacifique, qui m'ont été transmises avec la dépêche de Votre Grâce, No. 49, en date du 1er mai 1863 (\*).

J'ai l'honneur d'être, etc.,

MONCK.

A Sa Grâce le duc de Newcastle.

(\*) Une copie des "propositions" mentionnées dans cette dépêche a été transmise avec la réponse à une adresse de l'Assemblée Législative, en date du 3 septembre 1863 (documents de la 2<sup>e</sup> session, de 1863, No. 31).

COPIE d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil Exécutif, approuvé par Son Excellence le gouverneur-général en conseil le 18 février 1864.

Le comité du Conseil Exécutif a pris en considération une dépêche (No. 49) de Sa Grâce le duc de Newcastle, en date du 1er mai 1863, et ses incluses, au sujet d'une proposition de la "Compagnie de Transport et de Télégraphe de l'Atlantique au Pacifique" pour établir une communication télégraphique et postale entre le lac Supérieur et New-Westminster, dans la Colombie Anglaise. Le comité a aussi pris communication d'une correspondance soumise à la Chambre des Lords par le gouvernement impérial, en réponse à une adresse en date du 2 juillet 1863, qui a une grande importance relativement au projet dont il est question dans la dépêche de Sa Grâce.

La "Compagnie de Transport et de Télégraphe de l'Atlantique au Pacifique" paraît avoir été fondée par certains capitalistes influents de Londres, à la suite d'entrevues et de discussions qui ont eu lieu entre eux et MM. Sicotte et Howland, lors de leur voyage en Angleterre en décembre 1862 comme délégués du Canada dans l'affaire du chemin de fer intercolonial. La proposition de MM. Sicotte et Howland était pour faire "construire une ligne télégraphique et un chemin qui établiraient des communications fréquentes et faciles entre le Canada et le Pacifique, et faciliteraient le commerce et le transport des malles et des voyageurs," qu'ils croyaient être de nature à encourager l'établissement de ce vaste territoire, et "devenir la source de grands avantages pour le commerce de l'Angleterre." Ils exprimèrent aux messieurs qui proposaient de former une compagnie pour faire faire ces travaux, l'opinion que "le gouvernement canadien consentirait à une garantie de l'intérêt au taux de quatre pour cent sur un tiers du montant dépensé, pourvu que ce montant n'exécède pas la somme de cinq cent mille louis, et que l'intérêt des deux autres tiers soit garanti par le gouvernement impérial ou par celui de la Colombie." A une phase subséquente des transactions, MM. Sicotte et Howland, tout en ne voulant pas croire que le gouvernement impérial refuserait d'accéder aux propositions de coopération qu'ils lui avaient faites, exprimèrent l'opinion que le gouvernement canadien accorderait à une compagnie organisée comme ils le proposaient, "une garantie de l'intérêt même de la moitié du capital indiqué," si le gouvernement impérial refusait d'y contribuer; mais ils déclaraient qu'ils ne chercheraient pas à décider leurs collègues d'accorder un taux d'intérêt de plus de quatre pour cent. Ces messieurs étaient donc d'opinion qu'afin d'arriver au but qu'ils avaient mentionné, savoir: "une ligne télégraphique et un chemin qui établiraient des communications fréquentes et faciles entre le Canada et le Pacifique, et faciliteraient le commerce et le transport des malles et des voyageurs," le gouvernement du Canada serait prêt à donner une aide ou subvention annuelle de pas plus de dix mille louis (£10,000).

Le comité est d'opinion que les délégués canadiens n'attachaient pas une trop grande importance aux projets mentionnés, et n'exagéraient pas la bonne volonté du peuple canadien à accorder une aide pécuniaire afin de les voir se réaliser. Mais le comité remarque que les "propositions" soumises par M. Watkin au nom de la Compagnie de Transport et de Télégraphe de l'Atlantique au Pacifique, et transmises à Votre Excellence par Sa Grâce le duc de Newcastle, ne sont que pour *une ligne de télégraphe* seulement. Il est vrai que dans le préambule de ce document, il est parlé d'une poste, et que dans le premier article il est stipulé que le gouvernement impérial, les colonies et la compagnie de la Baie d'Hudson octroieront les "terres" et "tous les droits qui pourront être nécessaires à la route postale," au télégraphe et aux stations; mais la compagnie ne propose ou ne consent de construire rien autre chose qu'une "ligne de télégraphe." Le "chemin" projeté par MM. Sicotte et Howland, pour faciliter "le commerce et le transport des malles et des voyageurs," n'est mentionné dans aucun des "articles de la proposition."

Il est proposé, dans le second article, que "la ligne de télégraphe sera divisée en sections, et que dès qu'elle fonctionnera sur une section," les colonies du Canada, etc., devront garantir à la compagnie un intérêt sur le capital dépensé, au taux "de pas moins de quatre ni plus de cinq pour cent," le total du capital garanti étant limité à £500,000. Ainsi, le Canada pourrait se trouver obligé de payer l'intérêt du coût de certaines sections d'une ligne télégraphique qui se trouverait tout-à-fait en dehors de son territoire, et qui ne serait nullement reliée à aucune ligne établie dans ses limites.

Le comité remarque aussi que, dans les observations de Sa Grâce le duc de New-

castle sur les "articles de la proposition" soumise par M. Watkin, lesquelles observations sont transmises à Votre Excellence pour l'information du gouvernement canadien, la construction d'un chemin pour faciliter "le commerce et le transport des malles et des voyageurs" ne paraît pas être en question. Le comité remarque de plus que Sa Grâce, tout en parlant des avantages que la colonie retireraient "d'une communication télégraphique directe" seulement, déclare que "le commencement de l'entreprise devra dépendre de la volonté du gouvernement canadien et de sa législature pour compléter la communication télégraphique depuis le siège du gouvernement jusqu'à l'endroit sur le lac Supérieur où la compagnie la prendra,"—condition qui entraînerait la construction et l'entretien, aux seuls frais du Canada, de plusieurs centaines de milles de télégraphique à travers un pays désert.

Le comité n'a pu se convaincre que le peuple du Canada retirerait des avantages correspondants au coût de la construction d'une ligne de télégraphe depuis le siège du gouvernement jusqu'à la tête du lac Supérieur, en garantissant de plus la moitié de l'intérêt du coût de la construction d'une ligne depuis cet endroit jusqu'à la côte de l'Océan Pacifique, à moins qu'en même temps les fertiles et immenses vallées et plaines du Nord-Ouest ne soient rendues accessibles aux colons canadiens et aux émigrés européens qui sont à la recherche de terres à bas prix, et qui veulent se placer sous la protection du drapeau britannique et d'un libre gouvernement constitutionnel.

Une "ligne de télégraphe" n'atteindra pas ce but, bien qu'elle puisse servir un intérêt important et contribuer plus tard à sa réalisation. Mais à moins que la "Compagnie de Transport et de Télégraphe de l'Atlantique au Pacifique" ne soit prête à entreprendre la construction du chemin *pari passu* avec la ligne de télégraphe, le comité ne peut, dans l'état actuel des finances du Canada, et avant le règlement des importantes questions de frontière, de juridiction territoriale et de forme du gouvernement du vaste territoire que l'on propose d'ouvrir, recommander l'adoption des "articles de la proposition" soumise par la compagnie et conditionnellement approuvée par Sa Grâce.

Le comité est d'opinion qu'en face des changements qui, d'après la correspondance soumise à la Chambre des Lords, paraissent avoir été récemment faites dans la constitution et le but de la compagnie de la Baie d'Hudson, et des prétentions de la nouvelle organisation renouvelées, avec l'apparente sanction de Sa Grâce le duc de Newcastle, à la possession territoriale d'une vaste région non comprise dans la charte primitive, il est grandement à propos que des mesures soient prises pour établir définitivement les limites Nord-Ouest du Canada.

Le comité recommande donc qu'une correspondance soit entamée avec le gouvernement impérial dans le but d'adopter quelque plan expéditif, peu coûteux et mutuellement satisfaisant, pour faire décider cette importante question, et que l'on affirme le droit du Canada à toute cette partie de l'Amérique Britannique Centrale que l'on peut démontrer avoir été en possession des Français à l'époque de la cession en 1763.

Certifié,

WM. H. LEE,  
G. C. E.

(No. 63.)

R A P P O R T

D U

SURINTENDANT DE L'EDUCATION

P O U R L E H A U T - C A N A D A ,

P O U R L ' A N N E E 1863.

---

*[Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, ce rapport n'est imprimé qu'en anglais seulement.]*

# RAPPORT

DU

# SURINTENDANT DE L'EDUCATION

DU

BAS-CANADA,

POUR L'ANNÉE

1863.

*Imprime par ordre de l'Assemblée Legislative.*



QUEBEC :  
IMPRIMÉ PAR HUNTER, ROSE ET LEMIEUX, RUE STE. URSULE.

1864.

## M A T I È R E S.

	PAGES.
Rapport du Surintendant.....	8
Rapport de l'École Normale Jacques-Cartier.....	14
Rapport de l'École Normale McGill.....	17
Rapport de l'École Normale Laval.....	19

### APPENDICE.

Tableau A.—Tableau des sommes prélevées pour l'instruction publique dans le Bas-Canada, en l'année 1863.....	24
Récapitulation du tableau B, contenant la statistique de toutes les institutions d'éducation, et plus particulièrement celle des écoles supérieures et secondaires.....	44
Tableau C.—Contenant la statistique des écoles catholiques des cités de Québec et de Montréal.....	54
Etat du nombre des élèves qui fréquentent les écoles tenues par les Frères des écoles chrétiennes de Montréal.....	55
Etat du nombre des élèves qui fréquentent les écoles des Sœurs de la Congrégation Notre-Dame, dans la ville de Montréal.....	56
Tableau D.—Indiquant la circonscription de chaque district d'inspection, donnant les noms des comtés ou parties de comté qu'elle renferme, la résidence et le salaire des inspecteurs.....	57
Tableau E.—Grand tableau préparé d'après les rapports des inspecteurs, des commissaires et syndics d'école, et d'après ceux des institutions d'éducation supérieure subventionnées, pour l'année 1863.....	58
Rapport sur la distribution de la subvention de l'éducation supérieure.....	63
Tableau de la distribution de la subvention supplémentaire aux municipalités pauvres, en 1863.....	78
Liste des pensions accordées en 1863.....	82
Etat de la dépense pour l'impression des Journaux d'Education, en 1863.....	33
Etat des recettes et dépenses des écoles normales en 1863.....	84
Tableau des livres envoyés aux inspecteurs d'école pour être donnés en prix en 1863 et 1864.....	85

## RAPPORT

DU

## SURINTENDANT DE L'ÉDUCATION

POUR LE

## BAS-CANADA.

BUREAU DE L'ÉDUCATION,

Montréal, ce 15 mai, 1864.

Honorable Secrétaire Provincial, Québec.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur l'état de l'instruction publique dans le Bas-Canada, pour l'année 1863.

Le comité de l'assemblée législative chargé de diriger l'impression des documents publics, ayant décidé de ne publier les tableaux statistiques au long et les extraits des rapports des inspecteurs que tous les trois ans, et cette publication ayant eu lieu il y a deux ans, je ne vous transmets que le résumé des statistiques et quelques autres documents qui font exception à la règle établie par le comité.

Je ne répéterai point les observations que j'ai faites dans tous mes rapports précédents, sur l'insuffisance des sommes affectées à plusieurs branches du service de l'instruction publique, et je me contenterai de renvoyer au dernier, notamment en ce qui concerne la demande que j'ai faite, à plusieurs reprises, d'une augmentation de la subvention de la caisse d'économie des instituteurs : cette demande s'y trouve motivée très-au long. Le petit tableau des affaires de cette institution, donné l'année dernière, se complète comme suit, pour l'année courante, et confirme les observations déjà soumises.

Années.	Nombre d'instituteurs qui se sont inscrits chaque année.	Nombre de pensionnaires chaque année.	Taux de la pension pour chaque année d'enseignement.	Total des pensions payées.
			\$ cts.	\$ cts.
1857.....	150	63	4 00	886 90
1858.....	74	91	4 00	2211 74
1859.....	18	128	4 00	3115 36
1860.....	9	130	3 00	2321 57
1861.....	9	160	3 00	3603 58
1862.....	10	164	1 75	2522 09
1863.....	13	171	2 25	3237 00

La somme totale du progrès de l'instruction publique, dans les dix dernières années, se résume comme suit :

TABLEAU du progrès de l'instruction publique dans le Bas-Canada, depuis l'année 1853.

	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.	1861.	1862.	1863.
Institutions .....	2352	2795	2868	2919	2946	2985	3199	3264	3345	3501	3552
Elèves.....	108284	119733	127058	143141	148798	156872	168148	172155	180845	188635	193131
Contributions .....	\$ 165848	238932	249136	406764	424208	459396	498436	503809	526219	542728	564810
	Augmentation sur 1853.		Augmentation sur 1858.		Augmentation sur 1862.						
Institutions .....	1200		567		51						
Elèves .....	84847		36259		4496						
Contributions .....	\$ 398962		105414		22082						

L'augmentation du nombre des élèves, l'année dernière, est moindre que celle des deux années précédentes et n'est guère plus considérable que celle de 1860. L'augmentation annuelle a toujours été, du reste, sujette à des fluctuations auxquelles on ne saurait assigner de cause, excepté peut-être les maladies qui sévissent quelquefois sur les enfants en âge de fréquenter les écoles, telles que la scarlatine et la petite vérole. La sévérité que le département a dû montrer à l'égard des diplômés, a aussi empêché l'ouverture de plusieurs nouvelles écoles, et en a même fait fermer quelques-unes; mais il paraît évident que la réforme commencée sous ce rapport devait être poursuivie avec vigueur, au risque même de présenter des résultats numériques moins satisfaisants.

Quelques districts d'inspection ont subi une diminution : ce sont ceux de M. Crépault, inspecteur des comtés de Bellechasse, Montmagny et L'Islet; de M. Maurault, inspecteur des comtés d'Yamaska et Nicolet; et de M. Béland, inspecteur des comtés de la Beauce et de Lotbinière; dans ce dernier district, la diminution n'est pas de moins de 699. Le district voisin, celui de M. Juneau, qui comprend les comtés de Lévis et de Dorchester, ne présente aucune augmentation. L'augmentation numérique la plus considérable, est celle du district de M. Valade, comprenant les écoles catholiques de la cité de Montréal et celles des comtés de Jacques-Cartier, Hochelaga, Vaudreuil et Soulanges. Ce chiffre, qui était de 17431, l'année dernière, est, cette année, de 18498. La plus forte partie de cette augmentation a eu lieu dans les écoles sous contrôle, le chiffre représentant les élèves des écoles indépendantes n'ayant augmenté que de 111.

L'augmentation proportionnelle la plus considérable qui a eu lieu est celle du district d'inspection de M. Martin, qui comprend le comté de Chicoutimi; elle est de 1024 à 1573, c'est-à-dire un peu plus de cinquante pour cent. Vient ensuite celle du district de M. Boivin, qui comprend les comtés de Charlevoix et Saguenay; elle est de 2043 à 2495, c'est-à-dire de près de vingt-cinq pour cent.

Si l'on ajoute au nombre total des enfants fréquentant les écoles primaires, (lesquels sont, presque sans exception, au-dessous de 16 ans), celui des élèves au-dessous de cet âge, qui fréquentent les autres institutions, on aura un nombre total de 184661. Le chiffre des personnes de cinq à quinze ans, d'après le recensement de 1861, est de 289429; en ajoutant 15000 pour les personnes de 15 ans et pour l'augmentation survenue de 1861 à 1863,



on aurait 304429. La proportion du nombre d'enfants de 5 à 16 ans fréquentant les écoles, en 1863, serait donc de 60.60 pour cent. En 1855, cette proportion n'était que de 47.33 pour cent, ce qui donne un progrès de 13.37 pour cent. \*

Mais on doit observer que l'âge de 5 à 16 ans, d'après la loi, n'est que la limite de la population scolaire *facultative*, et que ce n'est que de 7 à 14 ans que s'établit la rétribution mensuelle, ce qui peut être considéré comme indiquant les limites de la population scolaire *obligée*. Le chiffre des enfants fréquentant les écoles dans cette limite donnerait une proportion d'au moins 75 pour cent.

La proportion du chiffre total des élèves, 193131, donne sur la population totale du dernier recensement, en y ajoutant 44000 pour l'augmentation survenue depuis, savoir : sur 1156000 de population, 16.07 pour cent.

Le nombre des écoles primaires et de leurs élèves, sous le rapport de leur régie, se répartit comme suit : écoles en opération sous le contrôle des commissaires, 2762, ayant 131641 élèves ; 50 écoles sous le contrôle de syndics dissidents catholiques, ayant 1874 élèves ; 128 écoles dissidentes protestantes, ayant 4263 élèves, et 350 écoles indépendantes, ayant 23812 élèves.

Les écoles primaires se répartissent, de plus, comme suit : 4 écoles modèles annexes des écoles normales, ayant 759 élèves ; 291 écoles primaires supérieures, ayant 19276 élèves, et 3030 écoles élémentaires, ayant 142214 élèves.

Le tableau suivant de l'augmentation des cotisations, depuis les sept dernières années, montre un progrès soutenu. L'augmentation de l'année 1863 est, comme on voit, aussi considérable que celle de l'année précédente : elle porte exclusivement sur les rétributions mensuelles. J'ai déjà fait observer que cet état n'est que celui des sommes imposées et qu'il reste toujours des arrérages en partie compensés cependant par les arrérages prélevés de l'année précédente.

TABLEAU des cotisations imposées annuellement depuis l'année 1856.

	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.	1861.	1862.	1863.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Cotisation pour élever la subvention .....	113,884 87	113,887 08	115,185 09	115,792 51	114,424 76	113,969 29	110,966 75	110,534 25
Cotisation au delà de la subvention..	93,897 90	78,791 17	88,372 69	109,151 96	123,939 64	130,560 92	134,033 15	134,888 50
Rétribution mensuelle...	173,488 98	208,602 37	231,192 65	251,408 44	249,717 10	264,689 11	281,930 23	307,638 14
Cotisation pour construction d'édifices.....	25,493 80	22,928 63	24,646 22	22,083 57	15,778 23	17,000 00	15,798 84	11,749 76
	406,765 55	424,209 25	459,396 65	498,436 48	503,859 73	526,219 32	542,728 97	564,810 65

\* Le chiffre du recensement fait en vertu de la 71e clause du chapitre 15 des statuts refondus, donne un chiffre beaucoup moindre ; mais, comme ce recensement n'est pas fait dans un certain nombre de municipalités, et que, dans beaucoup d'autres, j'ai lieu de le considérer comme très-inexact, je prends celui du recensement décennal.

Le tableau suivant du progrès fait dans le nombre d'élèves apprenant chacune des branches de l'instruction primaire prouve le même progrès que les années précédentes.

TABLEAU comparé du nombre d'enfants apprenant chaque branche de l'enseignement, depuis l'année 1853.

	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.	1861.	1862.	1863.	Augmentation sur 1853.	Augmentation sur 1858.	Augmentation sur 1862.
Elèves lisant bien .....	27367	32861	43407	46940	48833	52099	64362	67753	75236	77108	77676	50309	25577	568
Elèves écrivant .....	50072	47014	58033	60086	61943	65404	80152	81244	87115	92572	97086	47014	31682	4514
Apprenant l'arithmétique simple .....	18281	22897	30631	48359	52845	55847	63514	63341	69519	74518	75719	57438	19872	1201
Apprenant l'arithmétique composée.....	12428	18073	22586	23431	26643	28196	30919	31758	41812	44357	45727	33299	17534	1370
Apprenant la tenue des livres.....	.....	799	1976	5012	5500	6689	7135	7319	9347	9614	9630	9630	2941	16
Apprenant la géographie .....	12185	13826	17700	30134	33606	37847	45393	49462	55071	56392	60585	48400	22738	4193
Apprenant l'histoire.....	6738	11486	15520	17580	26147	42316	45997	46324	51095	54461	59024	52286	16718	4563
Apprenant la grammaire française .....	15353	17852	23260	29328	39067	43307	53452	54214	60426	61314	63913	58560	20606	2599
Apprenant la grammaire anglaise.....	7066	7097	9004	11824	12074	15348	19773	25073	27904	28462	27358	20292	12010	.....
Apprenant l'analyse grammaticale .....	4412	9283	16439	26310	34064	40733	44466	46872	49460	50893	52244	47832	11511	1351

On remarquera que quelques branches sont rendues maintenant à un point qui ne laisse rien à désirer autre chose que le progrès naturel, par l'augmentation du nombre des écoles et de leurs élèves. Ainsi, 63913 élèves apprennent la grammaire française : ce nombre approche de celui des élèves lisant couramment ; 60585 apprennent la géographie ; 59024 apprennent l'histoire ; 75719, l'arithmétique simple, et 45727, l'arithmétique composée.

Tandis qu'il y a encore, en 1863, une augmentation de 2599 dans le nombre des élèves qui apprennent la grammaire française, il y a, au contraire, une diminution de 1104 dans le nombre des élèves qui apprennent la grammaire anglaise. Comme il est certain que l'étude de la langue anglaise fait des progrès dans les écoles françaises, ce fait vient à l'appui de l'observation souvent faite par plusieurs inspecteurs dans leurs rapports : que, dans beaucoup d'écoles anglaises, l'étude de la grammaire est négligée.

Parmi les documents annexés à ce rapport, se trouvent, comme à l'ordinaire, les comptes-rendus de l'année scolaire dernière dans les écoles normales, par MM. les directeurs de ces institutions. Ces documents contiennent des renseignements favorables sur les résultats de l'œuvre importante de l'instruction normale, et l'on ne verra pas sans intérêt la vive sollicitude que montrent les directeurs pour les succès des élèves qu'ils ont formés à l'enseignement. Ils visitent leurs écoles et entretiennent des rapports constants avec eux, et ils prennent aussi une part active aux conférences qui se tiennent trois fois l'année aux écoles Jacques-Cartier et Laval, et annuellement à l'école McGill, non seulement pour les anciens élèves, mais encore pour tous les instituteurs munis de diplôme qui veulent s'y joindre.

Le tableau suivant des admissions aux écoles normales, depuis leur fondation, fait voir que l'année terminée en juillet dernier a réuni le nombre d'élèves le plus élevé que puissent attendre ces institutions dans les édifices qui leur sont actuellement destinés, au moins en ce qui concerne les écoles Jacques-Cartier et Laval.

TABLEAU du nombre d'élèves qui ont fréquenté les écoles normales.

Années scolaires.	Ecole Jacques-Cartier.	Ecole McGill.			Ecole Laval.			Nombre d'élèves-instituteurs.	Nombre d'élèves-institutrices.	Grand total.
	Elèves-instituteurs.	Elèves-instituteurs.	Elèves-institutrices.	Total.	Elèves-instituteurs.	Elèves-institutrices.	Total.			
1ère session, 1857.....	18	5	25	30	22	.....	22	45	25	70
Session 1857-1858....	46	7	63	70	36	40	76	89	103	192
Session 1858-1859....	50	7	76	83	34	52	86	91	128	219
Session 1859-1860....	53	9	72	81	40	54	94	102	126	228
Session 1860-1861....	52	5	56	61	41	53	94	98	109	207
Session 1861-1862....	41	10	58	68	39	52	91	90	110	200
Session 1862-1863....	57	8	72	80	39	52	91	104	124	228
										1344

Le tableau suivant des diplômes octroyés indique que, malgré la sévérité des examens, une très-forte proportion des élèves qui ont étudié dans ces écoles, y a obtenu cette preuve de succès et a été mise en état de se livrer à l'enseignement avec avantage pour la société.

DIPLOMES octroyés aux élèves des écoles normales, depuis l'établissement de ces institutions.

Genre des diplômes octroyés.	Jacques-Cartier.	McGill.			Laval.			Nombre d'élèves-instituteurs.	Nombre d'élèves-institutrices.	Grand total.
	Elèves-instituteurs.	Elèves-instituteurs.	Elèves-institutrices.	Total.	Elèves-instituteurs.	Elèves-institutrices.	Total.			
Académies.....	8	1	.....	1	13	.....	13	22	.....	22
Ecoles modèles.....	57	6	82	88	53	68	121	116	150	266
Ecoles élémentaires.....	70	24	159	183	17	62	79	111	221	332
Total..	135	31	241	272	83	130	213	249	371	620

Ces chiffres donnent plus que le nombre d'élèves sortis des trois écoles normales avec un diplôme, plusieurs ayant obtenu successivement des diplômes pour chaque degré. Le nombre total des élèves gradués est comme suit :

A l'école Jacques-Cartier.....	97
A l'école Laval.....	193
A l'école McGill.....	195

La presque totalité des élèves sortis des écoles normales avec un diplôme jusqu'ici, s'est livrée à l'enseignement, et la grande majorité de ceux qui ont enseigné pendant les trois années prescrites par les conditions d'admission a continué à l'expiration de ce terme. Si les traitements des instituteurs étaient plus élevés, il n'y a aucun doute que tous les élèves sortis des écoles normales adopteraient définitivement la carrière de l'enseignement. Malheureusement, comme j'ai eu occasion de le faire observer, il se fait peu de progrès de ce côté. Les statistiques de cette année ne font voir qu'une bien faible augmentation dans les salaires des instituteurs et présentent même une diminution dans ceux des institutrices.

Les nouveaux programmes adoptés par le conseil de l'instruction publique n'ont pas empêché un très-grand nombre de candidats de se présenter à l'examen, et les examinateurs ont trouvé qu'un bien grand progrès dans l'aptitude et les connaissances de ceux qui se présentaient avait été le résultat de la mise en vigueur des nouveaux règlements.

En vertu de ces règlements, M. Delagrave, membre du conseil de l'instruction publique, a visité les bureaux d'examineurs des comtés de Gaspé et de Bonaventure, et j'ai visité ceux de Kamouraska et de Rimouski. Des rapports détaillés sur les résultats de cette inspection ont été soumis au conseil de l'instruction publique, et les observations qu'ils contenaient ont été communiqués aux bureaux respectivement. D'autres bureaux seront visités dans le cours de cette année.

Le résumé des notes d'examen prises dans ces divers bureaux indique que, jusqu'ici, ce sont l'histoire sainte, la géographie et l'histoire du Canada qui ont présenté le plus de difficultés. Quelques candidats s'étaient soumis d'eux-mêmes à l'examen sur des matières qui n'étaient point de rigueur pour obtenir le diplôme d'écoles élémentaires; et le résultat avait été aussi satisfaisant qu'honorable pour eux. Si quelques dictées m'ont paru faibles, l'ensemble fait voir un progrès notable dans l'orthographe et la calligraphie: je puis même dire que l'examen que j'ai pu faire, moi-même, de ces dictées conservées dans chaque bureau, m'a donné l'idée d'un état de choses en général plus satisfaisant qu'on ne se plaît à le représenter. Les nombreuses écoles que j'ai visitées, dans ce voyage, m'ont laissé la même impression. J'ai même trouvé dans les dictées conservées au bureau de Kamouraska une dizaine de copies excellentes et d'une très-belle écriture: quatre d'entre elles étaient même sans la plus légère faute; ce sont celles de Mlles. Angèle Delisle, Artémise Bart, Olive Dumont et Virginie Lebel, qui, de plus, ont obtenu le No. 1 sur toutes les matières d'examen, sans exception.

Je reproduis ici le résumé des notes d'examen pour les bureaux de Kamouraska et de Rimouski, lequel prouve l'état relatif de l'instruction sur chaque branche exigée. Le No. 1 équivaut à *très-bien*, le No. 2, à *bien* et le No. 3, à *insuffisant*. Le nombre de notes de chaque degré, inscrites pour chaque matière, est figuré par le tableau suivant.

BUREAU DE KAMOURASKA.				BUREAU DE RIMOUSKI.			
MATIERES.	No. 1.	No. 2.	No. 3.	MATIERES.	No. 1.	No. 2.	No. 3.
Lecture française.....	28	2	0	Lecture française .....	12	0	0
Lecture anglaise.....	2	0	0	Lecture anglaise.....	2	0	0
Dictée française.....	18	12	4	Dictée française.....	2	10	1
Dictée anglaise.....	2	0	0	Lecture française raisonnée ...	12	0	0
Lecture française raisonnée.....	20	5	1	Ecriture .....	5	9	0
Lecture anglaise raisonnée.....	2	0	0	Grammaire française.....	7	5	0
Ecriture .....	21	9	3	Grammaire anglaise.....	1	0	1
Grammaire française .....	23	6	0	Géographie .....	7	5	2
Grammaire anglaise.....	2	0	0	Histoire sainte.....	10	2	1
Géographie.....	20	7	0	Histoire du Canada.....	4	8	1
Tenue des livres.....	1	0	0	Arithmétique.....	11	2	1
Histoire sainte.....	17	9	4	Pédagogie.....	3	10	0
Histoire du Canada.....	13	11	5				
Arithmétique.....	12	16	1				
Pédagogie.....	2	0	0				

Le tableau suivant contient le résumé des tableaux statistiques annuels que doit transmettre chaque bureau d'examineurs: il constate le nombre de jours qu'ont duré les examens, le nombre de candidats examinés, le nombre moyen d'instituteurs examinés par jour, le nombre de diplômes octroyés, etc., et peut, jusqu'à un certain point, faire juger du degré de sévérité montré par chaque bureau.

SOMMAIRE statistique annuel des bureaux d'examineurs du Bas-Canada, année 1863.

BUREAU DE	No. de candidats examinés.		No. de diplômés pour académies, 2ème classe.		Pour écoles modèles, 1ère classe.		Pour écoles modèles, 2ème classe.		Pour écoles élémentaires, 1ère classe.		Pour écoles élémentaires, 2ème classe.		Nombre de candidats admis, et degré des diplômés.			Grand total.	Nombre de candidats rejetés.
	les séances.	qu'ont duré	examinés par jour.	Instituteurs.	Instituteurs.	Instituteurs.	Instituteurs.	Instituteurs.	Instituteurs.	Instituteurs.	Instituteurs.	Instituteurs.	Académies.	Écoles mo-dèles.	Écoles élé-mentaires.		
Montréal (cathol.)	7	193	27.4	.....	6	1	.....	.....	11	101	1	50	.....	7	163	170	23
Id. (protest.)	6	90	15.	.....	6	.....	.....	.....	11	17	8	31	.....	8	67	77	13
Québec, (cathol.)	5	56	11.1	.....	.....	.....	.....	.....	2	2	3	16	.....	1	23	24	3
Id. (protest.)	7	18	2.4	.....	3	2	.....	.....	3	2	2	3	.....	5	10	15	3
Trois-Rivières.....	5	60	12.	.....	.....	.....	.....	.....	1	22	.....	11	.....	3	34	37	23
Sherbrooke.....	4	38	9.2	.....	2	1	.....	.....	2	12	2	10	.....	4	26	35	3
Kamouraska.....	4	25	6.1	.....	.....	.....	.....	.....	1	13	.....	3	.....	.....	16	16	9
Gaspé.....	4	25	6.1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3	4	2	.....	.....	9	9	3
Stanstead.....	2	12	6.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5	7	23	.....	.....	35	35	1
Outaouais.....	4	16	4.	.....	.....	.....	.....	.....	2	2	5	6	.....	.....	15	15	1
Beauce.....	3	13	4.1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6	1	6	.....	.....	13	13	0
Chicoutimi.....	3	7	2.1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5	.....	.....	.....	.....	5	5	2
Rimouski.....	4	19	4.3	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	1	9	.....	.....	12	12	7
Bonaventure.....	4	17	4.1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	3	2	.....	.....	14	14	3
Pontiac.....	3	15	5.	.....	.....	.....	.....	.....	8	1	4	4	.....	.....	15	15	0†
Richmond.....	4	46	11.2	.....	.....	.....	.....	.....	6	10	3	19	.....	.....	36	36	10
Bedford (cathol.)	3	14	4.2	.....	.....	.....	.....	.....	4	1	1	1	.....	.....	14	14	0†
Id. (protest.)	6	153	25.3	.....	.....	.....	.....	.....	18	77	6	51	.....	.....	152	152	1
Total.....	78	828	107.7	.....	17	6	4	1	69	293	50	247	7	28	659	694	134

† Les rapports pour ces deux bureaux n'ont pas été transmis.

Depuis la publication de mon dernier rapport, l'examen sur la pédagogie, qui n'était que facultatif, est devenu de rigueur pour les trois espèces de diplômes, et l'examen sur l'agriculture est aussi devenu exigible pour les diplômes d'académies et d'écoles modèles ou écoles *primaires supérieures*. Le règlement portait que cette partie des programmes ne serait en force qu'après la publication de manuels qui rendissent l'étude de ces matières plus facile; et des manuels publiés par M. l'abbé Langevin, ayant été approuvés par le conseil de l'instruction publique, la condition s'est trouvée accomplie.

Il semble que, d'un côté, tout ce que l'on exige pour l'obtention du diplôme, et, de l'autre, l'obligation absolue de l'obtenir, devrait protéger les instituteurs contre la concurrence illimitée que les moins capables d'entre eux font aux plus capables, et par là faire élever la moyenne des traitements.

Le nombre d'instituteurs et d'institutrices laïques non munis de diplômes, qui ont été employés dans le cours de l'année, dans les écoles placées sous le contrôle des commissaires ou sous celui des syndics n'est que de 41 et, dans tous ces cas, le paiement de la subvention a été suspendu. La balance du chiffre des instituteurs et des institutrices non munis de diplômes, qui figure dans le grand tableau synoptique, se compose soit d'assistants, soit d'ecclésiastiques ou de membres de communautés enseignantes, que la loi exempte de cette obligation.

La création de la caisse d'économie, celle des écoles normales, des conférences d'instituteurs et du *Journal de l'Instruction Publique*, étaient toutes propres à améliorer la position et l'efficacité du corps enseignant. Il serait important d'y ajouter la création de *bibliothèques scolaires*, au moins dans les écoles modèles. Le gouvernement en France, persuadé qu'une grande partie de l'instruction donnée dans les écoles devient inutile par le manque de livres, a affecté dernièrement des sommes considérables pour cet objet. Le nombre actuel des bibliothèques de paroisse dans le Bas-Canada, n'est que de 284, et le nombre total de volumes, de 196,704. C'est cependant, sur l'année précédente, une augmentation de 25 bibliothèques et de 3944 volumes.

Je suis heureux de pouvoir dire que, l'année dernière comme l'année précédente, les recettes et les dépenses du *Journal de l'Instruction Publique* et du *Lower Canada Journal of Education* se sont fait équilibre, et qu'il y a eu même une petite balance, laquelle ira à diminuer le découvert des années précédentes. Ce découvert, qui était de \$1918.98 au 31 de décembre, 1861, n'était plus que de 1491.04 au 31 de décembre dernier. Si l'on fait attention que ce découvert n'égale pas la subvention entière d'une année, et que, réparti sur les sept années de l'existence des deux journaux, il ne donne, par année, qu'un chiffre de \$213, c'est-à-dire \$7.05 pour cent par année de plus que la subvention du gouvernement, qui est de \$1600, on verra que cette circonstance, quoique regrettable, est cependant peu étonnante, surtout si l'on considère qu'une subvention du même montant est allouée au département de l'instruction publique du Haut-Canada, pour la publication d'un seul journal.

Le développement de notre système d'instruction publique continue de faire établir de nouvelles municipalités scolaires.

Ce qui suit est un tableau des nouvelles municipalités formées depuis 1857, soit par l'érection de nouveaux établissements en municipalités scolaires, soit par la division d'anciennes municipalités. Il est à remarquer que peu des nouvelles municipalités sont en état de fournir un rapport d'école l'année même de leur établissement. Il leur faut d'abord le temps de s'organiser et d'imposer des cotisations, etc. En général, les nouvelles municipalités, proportion gardée de leurs ressources, montrent autant et, souvent, même plus de zèle que les anciennes pour tout ce qui concerne l'établissement des écoles, l'imposition des cotisations et la rétribution des instituteurs.

TABLEAU DES MUNICIPALITÉS ÉRIGÉES DEPUIS 1857.\*

Municipalités formées dans de nouveaux établissements.	Municipalités formées par la division d'anciennes municipalités.
1857..... 6	1857..... 4
1858..... 5	1858..... 3
1859..... 9	1859..... 1
1860..... 5	1860..... 10
1861..... 19	1861..... 8
1862..... 15	1862..... 12
1863..... 7	1863..... 20
66	58=124

J'ai indiqué, dans mes rapports précédents, quelles étaient les mesures à prendre pour perfectionner notre système d'instruction publique; et j'ajouterai encore, comme je l'ai déjà fait, que, si importantes que soient quelques-unes des mesures suggérées et qui sont encore sous la considération du gouvernement, notamment celles qui sont exposées dans mon rapport sur l'inspection des écoles, beaucoup dépend aussi de l'action de l'opinion publique sur les autorités locales, entre les mains desquelles la loi a mis une si grande part d'initiative et de responsabilité. La tâche la plus difficile est celle qui consiste à diriger ces autorités sans toutefois empiéter sur leurs pouvoirs et sans porter le découragement chez beaucoup de commissaires et de fonctionnaires qui luttent eux-mêmes avec courage contre les obstacles et ne peuvent obtenir tout ce qui serait à désirer dans l'intérêt du développement de l'instruction publique. En cela, si le département peut paraître, à quelques-uns, manquer d'énergie et de courage, il est bon de leur rappeler qu'une conduite différente aurait pu, dans bien des circonstances, compromettre des résultats qui, tout faibles qu'ils puissent paraître, n'ont été obtenus cependant qu'avec beaucoup de difficultés.

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

PIERRE J. O. CHAUVEAU,  
Surintendant de l'Éducation.

\* Ce tableau n'a pas été fait de la même manière que celui de l'année précédente. Les chiffres étaient, dans une colonne, ceux de toutes les nouvelles municipalités érigées, dans l'autre, ceux des anciennes municipalités divisées: la même municipalité divisée s'y trouvait portée dans les deux colonnes: c'est le contraire dans le tableau ci-dessus.

# RAPPORT

SUR

## L'ÉCOLE NORMALE JACQUES-CARTIER,

POUR L'ANNÉE SCOLAIRE 1862-63.

A l'honorable P. J. O. CHAUVEAU,  
Surintendant de l'éducation  
du Bas-Canada, etc., etc.

MONSIEUR LE SURINTENDANT,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport sur l'état et les progrès de l'école normale Jacques-Cartier, pour l'année scolaire 1862-63.

### I.

Nous avons admis, dans le cours de l'année, 51 élèves. Quoique ce nombre ne soit pas très-considérable, nous sommes tellement gênés par le manque d'espace, que nous n'aurions pu l'atteindre, si quelques élèves n'avaient quitté l'établissement dans le cours de l'année pour faire place à d'autres.

De ces 51 élèves, 34 se présentaient pour la première fois ; les 18 autres avaient suivi les cours de l'année dernière.

Ces élèves viennent des différentes paroisses du district de Montréal. Mais, en comparant les deux côtés du fleuve, je trouve que la grande majorité nous est fournie, aujourd'hui, par les paroisses de la rive sud. Quant aux comtés, ce sont encore ceux de Berthier et de La Prairie qui en envoient le plus.

Les 34 élèves nouveaux peuvent se diviser comme suit

{ 2 avaient obtenu des diplômes des examinateurs ;  
32 n'en avaient aucun.

{ 2 avaient fait partie d'une communauté religieuse ;  
1 avait tenu une école modèle ;  
31 n'avaient jamais enseigné.

{ 1 avait terminé son cours dans un collège ;  
5 avaient étudié dans un collège plus ou moins longtemps ;  
10 avaient étudié dans une académie ;  
11 " " école modèle ;  
7 " " école élémentaire ;  
1 a suivi les cours de la 3ème année ;  
2 ont suivi les cours de la 2de année ;  
30 " " 1ère année.



Tous nos élèves, anciens et nouveaux, ont été distribués en trois classes, savoir :

}	5	pour celle de 3 <sup>ème</sup> année,
	15	“ 2 <sup>ème</sup> année,
	31	“ 1 <sup>ère</sup> année.

## II.

Il n'y a pas eu de changement notable, apporté au programme des études, que j'ai eu l'honneur de vous exposer dans les rapports qui précèdent celui-ci.

M. Ossaye, qui avait bien voulu se charger gratuitement du cours d'agriculture et qui l'avait donné pendant plusieurs années avec beaucoup de zèle et de succès, n'a pu le continuer cette année. Il a été remplacé par M. Dostaler, déjà nommé professeur pour la partie des sciences.

Les professeurs sont aujourd'hui :

Le Principal, qui enseigne neuf heures par semaine.

M. Devisme, qui enseigne trente heures par semaine.

M. Regnaud, qui enseigne six heures par semaine

M. Boudrias, qui enseigne cinq heures par semaine, sans tenir compte de son enseignement à l'école modèle.

M. Delany, qui enseigne dix heures par semaine, sans tenir, non plus, compte de son enseignement à l'école modèle.

M. Dostaler, qui enseigne quinze heures par semaine.

M. Brauneis, qui enseigne six heures par semaine.

Ainsi le temps consacré à l'enseignement par tous les professeurs égale 81 heures ; ce qui donne en moyenne 23.5 heures par jour, ou 7.8 h. par jour et par division.

Nos élèves ont certainement profité de cet enseignement, et leur conduite m'a donné beaucoup de satisfaction. A l'exception d'un cas ou deux, ils ont paru apprécier les égards et l'attention dont ils étaient l'objet. C'est le témoignage que se plaisent à leur rendre MM. les professeurs.

## III.

A la suite des deux examens que nous avons fait subir à nos élèves, pendant le cours de l'année, j'ai pu, monsieur le surintendant, vous en présenter deux pour le diplôme d'école académique, douze pour celui d'école modèle, et enfin onze pour le diplôme d'école élémentaire : en tout 25.

A ce nombre, il faut ajouter celui de neuf autres élèves, qui ont obtenu la permission de passer à une classe supérieure à celle qu'ils suivaient l'année dernière ; trois d'entre eux avaient été malades, et six n'avaient pas rempli toutes les conditions exigées pour obtenir un diplôme.

De vingt-cinq élèves qui ont obtenu le brevet pour enseigner, dix seulement en ont profité pour prendre des écoles ; un a besoin de repos ; les 14 autres sont revenus pour suivre leurs études.

Deux élèves avaient quitté l'école dans le cours de l'année pour enseigner. Ce qui porte à 12 le nombre des instituteurs enseignant sortis de l'école à l'ouverture des vacances.

## IV.

Vous apprendrez sans doute avec satisfaction, monsieur le surintendant, que tous ces instituteurs ont trouvé à se placer dans ce district, et dans des paroisses importantes, telles que St. Vincent-de-Paul, St. Denis, St. Rémi. La seule paroisse de l'Acadie, qui avait déjà deux de nos élèves, en a engagé un troisième ; ils y enseignent tous en ce moment, et j'apprends que leurs écoles sont très-fréquentées.

J'ai eu occasion de visiter moi-même, dans le cours de l'année, plusieurs écoles tenues par des élèves de l'école normale Jacques-Cartier. Partout, j'ai trouvé ces écoles bien dirigées et les enfants capables ; dans quelques cas, sans doute, l'instituteur n'avait eu qu'à continuer l'œuvre commencée par son prédécesseur, homme habile et instruit ; mais

souvent aussi, il lui avait fallu réformer bien des choses. Un curé me faisait remarquer que les enfants de son village avait complètement changé en peu de temps, grâce à la discipline et au bon ordre de l'école. Dans une de ces écoles, le calcul mental était manié avec une extrême facilité par les élèves ; dans une autre, l'écriture et le tracé des cartes m'ont paru être enseignés avec beaucoup de soin par le maître.

## V.

Nos différentes collections se complètent peu à peu. Déjà, elles ne sont pas sans utilité pour les leçons des professeurs, et les élèves y trouvent une grande économie de temps dans leurs études. Ces collections ont surtout pour objet l'histoire et les sciences proprement dites : elles comprennent la géographie, la numismatique, la chimie, la physique et l'histoire naturelle.

Les deux premières collections ne sont pour ainsi dire que commencées. Celle de géographie renferme 7 globes et planétaires, 11 atlas et 75 cartes. Celle de numismatique se compose de 250 pièces métalliques, dont quelques-unes sont anciennes et précieuses. Elle a été formée en grande partie par des dons qu'on a bien voulu nous faire. Vous y avez contribué, monsieur le Surintendant ; l'évêché de Montréal, messieurs Bellemarre et F. J. D. Ricard, ont eu la complaisance de nous donner plusieurs pièces importantes. Nous y avons ajouté le *fac simile* en plâtre de plus de 200 médailles antiques.

Le laboratoire de chimie et le cabinet de physique sont pourvus des appareils et des instruments qui sont nécessaires pour le plus grand nombre des expériences et des démonstrations. Nous n'aurons besoin d'y ajouter que ceux qui pourront être utiles pour une étude plus approfondie d'une branche spéciale ou pour se mettre au courant du progrès des sciences.

Les collections d'histoire naturelle sont plus complètes que les autres, à l'exception toutefois de celle de botanique et conchyliologie. Nous avons bien, il est vrai, un grand nombre de coquilles, mais elles ne sont pas encore classées : notre herbier n'est qu'un herbier d'étude, quoiqu'il comprenne plusieurs centaines de plantes. Il en est de même de l'entomologie, qui est représentée par 623 insectes. M. l'abbé Rousseau, dont vous connaissez le goût et l'habileté pour ce genre d'étude, a eu la complaisance de nous commencer une collection d'entomologie canadienne : il m'a laissé espérer qu'il la complètera bientôt. Nous avons quelques quadrupèdes ; mais il est impossible de songer à augmenter cette collection tant que nous n'aurons pas de salles plus vastes. Quant aux oiseaux, nous en possédons au-dessus de 200 espèces, presque toutes du Canada ; l'ordre des palmipèdes y est très-bien représenté, la famille des canards, entres autres, est presque complète. Pour l'étude de la minéralogie et de la géologie, nous avons trois collections différentes, sans compter plusieurs échantillons précieux. La plus importante est celle qui a été achetée à Paris : elle comprend 630 spécimens très-bien conservés. Un catalogue imprimé donne aux élèves toutes les indications de noms, d'étages et de terrains qu'ils peuvent désirer. De la géologie du pays, cependant, nous n'avons rien ; j'ose exprimer le vœu que le gouvernement voudra bien mettre les écoles normales au nombre des institutions auxquelles il fait distribuer les collections préparées par notre savante commission géologique. Enfin, pour l'enseignement de la physiologie humaine, nous avons une de ces préparations classiques qui ont fait la réputation de leur inventeur, le Dr. Auzoux.

## VI.

Je n'ai pas besoin de rappeler à personne que les résultats auxquels nous sommes arrivés sont dus au concours éclairé de MM. les professeurs, dus principalement à l'intérêt que vous portez aux écoles normales et à votre dévouement pour la cause de l'instruction primaire.

Je suis, avec le plus profond respect,  
Monsieur le Surintendant,  
Votre humble serviteur,

H. A. J. B. VERREAU,  
Principal de l'École J. C.

## RAPPORT

DE

## L'ÉCOLE NORMALE MCGILL,

POUR L'ANNÉE SCOLAIRE 1862-63.

A l'honorable P. J. O. CHAUVEAU,  
Surintendant de l'Éducation.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport annuel ordinaire de l'école normale McGill.

L'organisation de l'école est toujours celle que j'indiquais dans mon rapport de 1861, sauf quelques légères modifications de détail. Former des instituteurs est le but de l'école et, à cet égard, les résultats ont été des plus satisfaisants pendant la dernière année scolaire.

80 étudiants sont entrés à l'école l'an dernier : c'est le chiffre le plus élevé qu'on ait atteint jusqu'à présent et qui se composait comme suit : 8 garçons et 72 filles ; 37 résident à Montréal, 25 viennent d'autres localités ; 28 ont reçu à l'école le diplôme élémentaire et étudient pour le diplôme d'école modèle. Les autres se trouvent dans la classe élémentaire et sont aspirants au diplôme élémentaire.

Les derniers examens ont duré quinze jours ; je joins à ce rapport copies des blancs qui ont été employés dans ces examens à la fin desquels 41 candidats ont été recommandés pour des diplômes, savoir : 14 pour le diplôme d'école modèle, et 27 pour le diplôme d'école élémentaire ; 4 garçons, 37 filles, dont 20 résident à Montréal, et 21 viennent d'autres localités.

Plusieurs élèves n'ont pu passer les examens pour raisons de santé ou autres causes imprévues ; il est à espérer qu'ils suivront les cours l'année prochaine ainsi que les autres élèves qui n'ont pas encore passé leurs examens.

Le prix et la médaille du Prince de Galles ont été mérités *ex-æquo*, dans la classe supérieure, par M. James Walker et mademoiselle Sarah Cairns, et j'ai cru devoir faire diviser le prix et accorder une médaille à chacun de ces candidats.

Il est consolant de voir tant d'étudiants nous venir des campagnes ; il faut espérer que ce mouvement continuera, et que les bienfaits de l'institution se répandront de plus en plus.

En comptant le nombre des étudiants qui ont reçu des diplômes l'année dernière, je trouve que, depuis 1857, année de la fondation de l'école, 274 diplômes ont été accordés à 188 candidats.

Les écoles modèles ont fonctionné avec le même succès que les années précédentes, et le nombre des demandes d'admission a toujours dépassé le nombre des places vacantes.

Je regrette que mademoiselle McCracken ait quitté l'école à la fin de l'année scolaire : cette institutrice, par sa capacité et son zèle assidu, a rendu les plus grands services dans le département confié à ses soins, et est hautement apprécié des parents ; puissions-nous la remplacer dignement.

Je dois adresser ici aux pasteurs des différentes églises de la ville l'expression de ma reconnaissance pour les instructions religieuses qu'ils n'ont cessé de faire aux étudiants, et aussi pour avoir bien voulu procurer des bancs dans leurs églises aux élèves étrangers à Montréal.

Je dois aussi vous dire combien je suis satisfait du zèle et de l'activité des divers professeurs et instituteurs, qui n'ont cessé de travailler ardemment et de concert au progrès de l'école.

L'association des instituteurs, en rapport avec cette école, a tenu régulièrement ses séances pendant tout l'hiver et on y a fait des lectures très-importantes. Le nombre des membres est aujourd'hui de 49. La première réunion eut lieu en mai. Les délibérations furent très-intéressantes et une résolution fut passée à l'effet de tenter l'organisation d'une association permanente d'instituteurs protestants.

J'ai tout lieu de me féliciter des succès des instituteurs que nous formons, et de l'empressement avec lequel on les demande dans toutes les parties de la province. J'espère que, par ce moyen, l'influence de l'école s'étendra de plus en plus et que l'instruction élémentaire ne fera qu'y gagner.

Si, l'année prochaine, il se présente des candidats au diplôme d'académie, une partie du temps des professeurs sera consacrée à la préparation de ces candidats. Jusqu'à présent cette partie de l'enseignement a été fort restreinte, surtout pour la raison que la plupart de nos élèves désirent seulement des diplômes pour l'enseignement dans les écoles communes. Mais notre école n'aura atteint sa véritable position que quand nous aurons des élèves qui désirent prendre les plus hauts degrés du professorat.

J'ai l'honneur, etc.,

J. W. DAWSON,  
Principal.

(Pour copie,)  
W. C. BAYNES,  
Secrétaire.

# RAPPORT

SUR

## L'ÉCOLE NORMALE LAVAL,

POUR L'ANNEE SCOLAIRE 1862-63.

A l'honorable P. J. O. CHAUVEAU,  
Surintendant de l'Éducation,  
Montréal.

MONSIEUR.—Durant l'année scolaire 1862-1863, les classes de l'école normale Laval ont été fréquentées par le nombre ordinaire d'élèves-instituteurs et institutrices, comme vous pouvez le voir par le tableau statistique qui accompagne ce rapport.

Permettez-moi de vous parler un peu en détail de plusieurs choses qui concernent le fonctionnement de cette école.

1° *Admission.*—Les demandes continuent à être fort multipliées ; chaque année, je me vois forcé de refuser 25 à 30 élèves-maîtresses. Pour faciliter l'entrée à un plus grand nombre, j'ai partagé quelques bourses, et cette mesure m'a paru donner un contentement général.

2° *Cours.*—Plus l'expérience nous éclaire, plus je me convaincs, ainsi que les autres professeurs, qu'une seule année est insuffisante pour préparer les élèves même au diplôme pour écoles élémentaires, leur donner les notions désirables de pédagogie, les initier aux divers procédés, en un mot, les rendre maîtres d'une bonne méthode d'enseignement. S'ils entraient tous dans cet établissement après avoir déjà conduit une école, ce serait bien différent. Mais pour celui qui n'en a jamais eu la moindre teinture, il est presque impossible, en quelques mois, tout en étudiant beaucoup pour lui-même, de se familiariser complètement avec les détails si nombreux de la direction d'une classe et de l'éducation des enfants. Je crois donc qu'il serait nécessaire d'exiger deux années d'études de tout candidat qui n'aurait pas déjà enseigné, avant de lui accorder un diplôme quelconque.

D'ailleurs, vous le savez, monsieur, notre programme est bien chargé pour un temps si court. Les élèves n'ont guère le loisir de digérer les connaissances que nous leur inculquons.

3° *Diplômes.*—Je pense encore qu'il serait avantageux de diviser nos diplômes de chaque degré en deux classes, comme le sont maintenant ceux des bureaux d'examineurs. Il y a souvent une différence considérable entre deux élèves qui obtiennent la même espèce de diplôme. Ceci contribuerait beaucoup à exciter l'émulation parmi les candidats.

4° *Ecole modèle des garçons.*—Cette école continue à me donner bien de la satisfaction. Les élèves-maîtres montrent généralement du zèle et de l'aptitude pour y enseigner.

5° *Ecole modèle des filles.*—Les progrès y sont plus lents, quoique les élèves-maîtresses témoignent aussi beaucoup de bonne volonté et d'application.

6° *Anciens élèves.*—Mes relations avec les anciens élèves continuent à être nombreuses et satisfaisantes ; je me résigne volontiers au surcroît de besogne que cela m'impose.

Il serait bien étrange de notre part, après avoir consacré un temps plus ou moins long, mais toujours accompagné de très-grands soins, à préparer nos élèves à enseigner, de ne plus prendre intérêt à eux dès qu'ils ont cessé d'être sous notre direction immédiate. Aucun homme intelligent et sensible ne s'étonnera donc, encore moins nous fera-t-il un crime, de ce que nous nous occupions d'eux, et que nous aimions à savoir s'ils réussissent dans l'enseignement et s'ils donnent satisfaction à ceux qui les emploient. Je vous l'avouerai, monsieur, c'est une jouissance pour moi de recevoir, de tous les points du pays, des nou-



## LIEUX DE RÉSIDENCE DES 348 ÉLÈVES.

COMTES DE	Instituteurs.	Institutrices.	Total.
Québec, (cité).....	24	47	71
Bellechasse.....	14	27	41
Montmorency.....	16	12	28
Québec.....	11	16	27
Montmagnay.....	8	19	27
Charlevoix.....	19	3	22
Portneuf.....	4	16	20
Lévis.....	7	10	17
Kamouraska.....	7	10	17
Lotbinière.....	6	10	16
Témiscouata.....	9	4	13
L'Islet.....	4	8	12
Dorchester.....	6	4	10
Nicolet.....	3	4	7
Beauce.....	1	3	4
Rimouski.....		2	2
Chicoutimi.....		2	2
St. Maurice.....		1	1
Yamaska.....		1	1
Arthabaska.....		1	1
Bagot.....	1		1
Richmond.....	1		1
L'Assomption.....	1		1
Châteauguay.....		1	1
Montcalm.....		1	1
Mégantic.....		1	1
Stormont, H.-C.....		1	1
Nouvelle-Ecosse.....		2	2
	142	206	348

## Comtés et paroisses où enseignent les anciens élèves.

COMTES.	PAROISSES.	Maîtres.					Maîtresses.				Total par paroisse.	Total par comté.	
		Inspecteurs.	Académies.	Ecoles modèles.	Ecoles élémentaires.	Diplômes des bureaux.	Religieuses.	Ecoles modèles.	Ecoles élémentaires.	Diplômes des bureaux.			
Portneuf.....	Cité de Québec.....		2	2			7	2	1				15
	Pointe-aux-Trembles.....			1				3	1			5	
	St. Augustin.....							1	1			2	
	Cap-Santé.....			1	1							2	
	Déschambault.....								2			2	
	St. Raymond.....							1	1			2	
	St. Alban.....								1			1	
	St. Casimir.....								1			1	
Lévis.....	Grondines.....								1			1	16
	St. Romuald.....		1					2	1			5	
	St. Nicolas.....			1				2	2			5	
	St. Henri.....			1								1	
	St. Lambert.....							1				1	
	Notre-Dame de Lévis.....							1				1	13

Comtés et paroisses où enseignent les anciens élèves.—*Suite.*

COMTES.	PAROISSES.	Maîtres.					Maîtresses.				Total par paroisse.	Total par comté.
		Inspecteurs.	Académies.	Ecoles modèles.	Ecoles élémentaires.	Diplômes des bureaux.	Religieuses.	Ecoles modèles.	Ecoles élémentaires.	Diplômes des bureaux.		
Québec.....	St. Ambroise.....						1	1			2	
	Charlesbourg.....						2				2	
	St. Colomb.....			1			1				2	
	St. Roch, Nord.....			1			1				2	
	Sto. Foye.....			1							1	
Bellevue.....	Ancienne-Lorette.....							1			1	
	St. Charles.....			1				1	2		4	10
	St. Lazare.....				1			1	1		2	
	Beaumont.....							1			1	
Charlevoix.....	St. Gervais.....			1							1	
	St. Michel.....							1			1	9
	Baie St. Paul.....	1	1	1				1	1		4	
Montmorency.....	Malbaie.....			1				1	1		3	
	Eboulements.....			1		1					2	9
	Château-Richer.....			1				1	1		3	
	St. Jean.....							1		1	2	
	Ste. Famille.....			1							1	
Gaspé.....	St. Féréol.....								1		1	
	St. Laurent.....							1			1	
	Laval.....								1		1	9
	Percé.....							1	1		2	
	Rivière-au-Renard.....					2					2	
	Anse-à-Grisfonds.....				1						1	
	Cap-des-Rosiers.....				1						1	
Chicoutimi.....	Anse-du-Cap.....								1		1	8
	Ile Bonaventure.....								1		1	
	Laterrière.....								1	1	2	
	Grande-Baie.....								1		1	
Mégantic.....	St. Alphonse.....			1							1	
	Chicoutimi.....								1		1	6
	Ste. Anne.....							1			1	
Montmagny.....	Sommers t.....						1	1			2	
	St. Ferdinand.....								2		2	
	Ste. Julie.....							1			1	6
Kamouraska.....	Leeds.....									1	1	
	Cap St. Ignace.....							1		1	2	
	St. Pierre.....							1		1	2	
Champlain.....	Berthier.....							1			1	
	St. François.....				1						1	6
	St. Paschal.....			1				1			2	
	St. Alexandre.....							1			1	
Lotbinière.....	Ste. Anne.....							1			1	5
	Rivière-Ouelle.....			1							1	
	Batiscan.....							1			1	
L'Islet.....	Champlain.....			1							1	
	Ste. Anne.....		1								1	2
	St. Agathe.....									1	1	
	St. Antoine.....			1							1	
Saguénay.....	St. Croix.....								1		1	
	St. Edouard.....								1		1	
	St. Jean.....			1							1	5
L'Islet.....	St. Jean.....								1		1	
	St. Cyrille.....							1			1	
	L'Islet.....								1		1	
Saguénay.....	St. Jean.....							1			1	3
	Escoumins.....							2			2	
	Pointe-aux-Esquimaux.....					1					1	2



Comtés et paroisses où enseignent les anciens élèves.—*Suite.*

COMTES.	PAROISSES.	Maîtres.					Maitresses.				Total par paroisse.	Total par comté.
		Inspecteurs.	Académies.	Ecoles modèles.	Ecoles élémentaires.	Diplômes des bureaux.	Religieuses.	Ecoles modèles.	Ecoles élémentaires.	Diplômes des bureaux.		
Ontarionais.....	Aylmer.....	1					1					3
Rimouski.....	Ste. Cécile.....							1			1	2
	Rimouski.....			1							1	2
Témiscouata.....	De-Verte.....			1							1	2
	Rivière-du-Loup.....			1							1	2
Arthabaska.....	Stanford.....						1				1	1
Beruce.....	St. George.....							1			1	1
Châteauguay.....	St. Martine.....						1				1	1
Soulanges.....	St. Zotique.....							1			1	1
St. Maurice.....	Pointe-du-Lac.....						1				1	1
Verchères.....	St. Antoine.....			1							1	1
Michigan, E. U.....							2					2
New-York, E. U.....							1					1
		2	6	26	5	4	11	50	32	6	105	142

Maîtres..... 45  
Maitresses..... 99  
Total..... 142

TABLEAU A---(TABLE A.)

TABLEAU DES SOMMES PRELEVEES POUR L'INSTRUCTION PUBLIQUE DANS LE BAS-CANADA, POUR L'ANNEE 1863.  
(TABLE OF AMOUNTS LEVIED FOR PUBLIC INSTRUCTION IN LOWER CANADA, FOR THE YEAR 1863.)

DISTRICT D'INSPECTION DE INSPECTION DISTRICT OF	Subvention annuelle. Amount of Annual Grant.	Cotisation pour équilibrer la subvention. Assessment to equal amount of grant.	Cotisation en deha de la subvention, et cotisations spéciales. Amount of assess- ment levied over and above amount of grant, also special assessment.	Répartition mensuelle. Monthly Fees.	Cotisation pour construction d'écoles Assessment for erection of School Houses.	Total prélevé. Total levied.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
J. MEAGHER.						
Est-Daniel.....	130 58	130 58	196 42	320 00	.....	647 00
Hopu .....	112 14	112 14	87 86	119 80	.....	319 80
Cox.....	244 30	244 30	195 70	490 00	.....	930 00
Hamilton.....	147 98	147 98	.....	129 87	.....	277 85
New Richmond et diss.....	170 70	170 70	40 30	287 50	60 00	558 50
Marin .....	206 10	206 10	79 90	300 00	.....	465 35
Carleton .....	108 30	108 30	247 10	300 00	.....	655 40
Neuveville.....	84 18	84 18	.....	225 00	.....	309 18
St-Jovite.....	92 30	92 30	279 17	348 00	.....	719 47
St-Jovite.....	89 52	89 52	49 48	60 00	.....	190 00
Man .....	93 94	70 00	.....	.....	.....	70 00
Restigouche, Métapédiae.....	50 00	10 00	.....	.....	.....	10 00
Restigouche, village sauvage---(Indian Village)	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total.....	1580 04	1466 10	1166 93	2459 52	60 00	5152 55
T. TREMBLAY.						
Fabius.....	58 22	58 22	249 78	50 06	.....	308 00
Meyprt.....	46 92	46 92	31 10	.....	.....	128 02
Grande-Rivière.....	141 42	141 42	178 58	120 90	.....	440 00
Ab-Konaventure.....	20 30	20 30	19 20	.....	70 00	109 50
Percé.....	292 46	292 46	507 54	.....	.....	800 00
Madhale.....	121 76	109 77	.....	.....	.....	109 77
Beaulieu.....	111 68	91 00	41 66	34 00	.....	150 00
West et Haldimand.....	32 34	52 34	.....	.....	10 00	118 00
Total.....	1306 04	1273 37	2035 72	333 69	80 00	4222 69
J. B. F. PAINCHAUD.						
Isle de Gaspé Sud---(Gaspé Bay South)	58 78	58 78	605 22	100 00	.....	76 00
Id. Nord---( do North)	35 74	35 74	56 26	5 60	.....	97 60
Rivière-au-Rennard.....	100 84	100 84	39 16	80 00	.....	290 00
St. Anne-des-Monts.....	92 24	92 24	23 96	92 00	.....	208 20
Cap-Chatles.....	50 88	50 88	16 32	225 90	.....	292 20
Cap-des-Rosters.....	39 94	39 94	100 06	30 00	.....	170 00
Monte-Louis.....	22 62	22 62	94 78	.....	.....	117 40
Grande-Grave.....	79 90	79 90	72 10	38 00	.....	100 00
Total.....	1306 04	1273 37	2035 72	333 69	80 00	4222 69
J. B. F. PAINCHAUD.						
Isle de la Magdeleine---(Magdalen Islands)	149 84	149 84	490 16	56 00	.....	696 00
Ambert.....	149 84	149 84	267 40	9 60	.....	436 90
Total.....	299 68	299 68	757 62	65 60	.....	1122 90
G. TANGUAY.						
St. Anne-de-la-Pocetière, No. 1.....	268 43	268 43	256 52	218 00	.....	743 00
Id. No. 2.....	116 56	116 56	107 04	114 60	.....	337 60
St. Oursimo d'Ixworth.....	88 60	88 60	129 40	.....	.....	218 00
St. Pacôme.....	205 86	205 86	94 14	176 00	.....	476 00
Rivière-Ouelle.....	235 26	235 26	244 01	77 50	.....	557 67
St. Denis.....	201 46	201 46	486 54	.....	120 00	808 00
Mont-Carmel.....	67 60	67 60	27 97	.....	.....	95 57
Kamouraska.....	287 08	287 08	102 46	41 00	200 60	690 54
St. Paschal.....	325 92	325 92	374 08	.....	.....	700 00
St. Hilaire.....	143 58	143 58	143 72	.....	.....	287 30
St. André.....	187 54	187 54	179 06	228 84	12 30	606 94
St. Alexandre.....	196 14	196 14	95 86	.....	.....	292 00
Notre-Dame-du-Portage.....	101 06	101 06	82 85	48 00	.....	231 91
Rivière-du-Loup.....	131 58	131 58	129 47	94 50	.....	346 55
St. Edouard.....	156 80	156 80	372 00	250 00	.....	758 80
Cacouna.....	200 56	200 56	139 44	167 54	.....	507 54
St. Arène.....	189 92	189 92	160 35	.....	.....	350 27
St. Modeste.....	70 10	70 10	25 90	24 60	.....	120 00
St. Verte.....	373 30	373 30	312 36	58 05	.....	743 71
St. Antonin.....	100 72	100 72	15 23	65 60	.....	181 60
St. Eloi.....	157 92	157 92	67 85	.....	87 30	313 07
Trois-Pisoles, No. 1.....	188 80	188 80	324 08	.....	.....	512 88
Id. No. 2.....	201 34	201 34	216 33	.....	.....	417 67
St. Mathieu-de-Roux.....	84 10	84 10	33 90	74 00	.....	118 00
St. Simon.....	135 46	135 46	170 50	.....	.....	389 96
St. Fabien.....	147 93	147 93	187 32	126 10	.....	461 40

DISTRICT D'INSPECTION DE INSPECTION DISTRICT OF	Subvention annuelle. Amount of Annual Grant.	Cotisation pour équilibrer la subvention. Assessment to equal amount of grant.	Cotisation en deha de la subvention, et cotisations spéciales. Amount of assess- ment levied over and above amount of grant, also special assessment.	Répartition mensuelle. Monthly Fees.	Cotisation pour construction d'écoles Assessment for erection of School Houses.	Total prélevé. Total levied.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
J. B. F. PAINCHAUD.						
Isle de Gaspé Sud---(Gaspé Bay South)	58 78	58 78	605 22	100 00	.....	76 00
Id. Nord---( do North)	35 74	35 74	56 26	5 60	.....	97 60
Rivière-au-Rennard.....	100 84	100 84	39 16	80 00	.....	290 00
St. Anne-des-Monts.....	92 24	92 24	23 96	92 00	.....	208 20
Cap-Chatles.....	50 88	50 88	16 32	225 90	.....	292 20
Cap-des-Rosters.....	39 94	39 94	100 06	30 00	.....	170 00
Monte-Louis.....	22 62	22 62	94 78	.....	.....	117 40
Grande-Grave.....	79 90	79 90	72 10	38 00	.....	100 00
Total.....	1306 04	1273 37	2035 72	333 69	80 00	4222 69
J. B. F. PAINCHAUD.						
Isle de la Magdeleine---(Magdalen Islands)	149 84	149 84	490 16	56 00	.....	696 00
Ambert.....	149 84	149 84	267 40	9 60	.....	436 90
Total.....	299 68	299 68	757 62	65 60	.....	1122 90
G. TANGUAY.						
St. Anne-de-la-Pocetière, No. 1.....	268 43	268 43	256 52	218 00	.....	743 00
Id. No. 2.....	116 56	116 56	107 04	114 60	.....	337 60
St. Oursimo d'Ixworth.....	88 60	88 60	129 40	.....	.....	218 00
St. Pacôme.....	205 86	205 86	94 14	176 00	.....	476 00
Rivière-Ouelle.....	235 26	235 26	244 01	77 50	.....	557 67
St. Denis.....	201 46	201 46	486 54	.....	120 00	808 00
Mont-Carmel.....	67 60	67 60	27 97	.....	.....	95 57
Kamouraska.....	287 08	287 08	102 46	41 00	200 60	690 54
St. Paschal.....	325 92	325 92	374 08	.....	.....	700 00
St. Hilaire.....	143 58	143 58	143 72	.....	.....	287 30
St. André.....	187 54	187 54	179 06	228 84	12 30	606 94
St. Alexandre.....	196 14	196 14	95 86	.....	.....	292 00
Notre-Dame-du-Portage.....	101 06	101 06	82 85	48 00	.....	231 91
Rivière-du-Loup.....	131 58	131 58	129 47	94 50	.....	346 55
St. Edouard.....	156 80	156 80	372 00	250 00	.....	758 80
Cacouna.....	200 56	200 56	139 44	167 54	.....	507 54
St. Arène.....	189 92	189 92	160 35	.....	.....	350 27
St. Modeste.....	70 10	70 10	25 90	24 60	.....	120 00
St. Verte.....	373 30	373 30	312 36	58 05	.....	743 71
St. Antonin.....	100 72	100 72	15 23	65 60	.....	181 60
St. Eloi.....	157 92	157 92	67 85	.....	87 30	313 07
Trois-Pisoles, No. 1.....	188 80	188 80	324 08	.....	.....	512 88
Id. No. 2.....	201 34	201 34	216 33	.....	.....	417 67
St. Mathieu-de-Roux.....	84 10	84 10	33 90	74 00	.....	118 00
St. Simon.....	135 46	135 46	170 50	.....	.....	389 96
St. Fabien.....	147 93	147 93	187 32	126 10	.....	461 40

TABLEAU des sommes prélevées pour l'Instruction Publique dans le Bas-Canada, pour l'année 1863.—(Suite.)  
(TABLE of amounts levied for Public Instruction in Lower Canada, for the year 1863.)—(Continued.)

Subvention annuelle. Amount of Annual Grant.	Cotisation pour éгалer la subvention. Assessment to equal amount of grant.	Cotisation au delà de la subvention, et cotisations spéciales. Amount of assessment of grant, also special assessment.	Rétribution mensuelle. Monthly Fees.	Cotisation pour construction d'édifices. Assessment for erection of School Houses.	Total prélevé. Total levied.
<b>G. TANGUAY.—Stée.</b>					
Ste. Cécile.....	259 68	39 12	85 60	.....	384 40
Rimouski, paroisse—(Parish).....	308 96	63 44	389 30	.....	731 70
St. Anaclet.....	193 56	39 44	.....	.....	193 00
Lesard.....	242 50	437 88	.....	.....	680 38
Lepage.....	249 06	118 94	19 50	.....	368 00
St. Octave.....	180 32	172 68	20 50	.....	372 50
Méris.....	57 08	96 42	97 00	.....	174 00
Matane, paroisse—(Parish).....	199 08	297 95	125 00	.....	594 03
MacNider.....	189 62	100 00	30 00	.....	225 00
Matane, township.....	62 06	11 94	.....	.....	104 00
Rimouski, village.....	92 36	101 01	521 63	.....	715 00
Total.....	6450 00	5858 15	3051 16	421 20	15747 99
<b>J. CREPAULT.</b>					
Beaumont.....	133 94	206 06	420 00	.....	760 00
St. Charles.....	246 00	419 67	537 00	.....	1203 27
St. Gervais.....	397 16	278 45	352 65	.....	918 26
St. Lazare.....	235 48	87 02	.....	.....	322 50
St. Michel, village.....	137 14	137 86	500 00	.....	775 00
Id. paroisse—(Parish).....	130 68	143 38	47 50	.....	321 56
St. Valier.....	139 30	79 65	14 25	.....	93 90
St. Raphaël.....	297 44	66 56	98 90	90 00	552 90
Berthier.....	138 04	15 92	129 50	.....	283 46
St. François.....	281 50	18 50	173 67	140 00	618 67
St. Pierre.....	161 10	44 83	173 50	.....	379 43
St. Thomas.....	527 94	72 06	184 60	.....	784 00

Cap St. Ignace.....	332 26	332 26	125 00	.....	789 90
Grosse-Ile.....	4 18	.....	.....	.....	181 50
Isle aux-Grues.....	68 28	68 28	39 50	.....	1173 33
L'Islet.....	462 72	257 28	463 33	.....	208 40
St. Cyrille.....	73 70	69 20	60 50	.....	542 45
St. Jean-Port-July.....	336 32	129 13	77 00	.....	647 00
St. Roch-des-Annales.....	243 96	187 64	215 40	.....	210 70
St. Louise.....	124 02	0 88	39 80	.....	40 00
St. Louis.....	90 44	.....	.....	.....	74 00
Buckland.....	73 26	.....	.....	.....	612 00
St. Cajetan d'Armagh.....	149 86	75 14	387 00	.....	.....
St. Aubert.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total.....	4714 72	2566 68	4000 10	230 00	11437 23
<b>REV. R. G. PLEES.</b>					
Cité de Québec, protestants.....	728 16	728 16	21250 00	.....	21978 16
<b>P. M. BARDY.</b>					
Québec, cité, (catholiques).....	3123 68	4 13	58348 00	.....	61905 81
Beauport.....	355 54	320 20	535 00	.....	1216 74
Charlebourg.....	270 61	268 39	277 50	75 00	917 50
St. Dunstan et diss.....	57 08	13 92	.....	.....	71 00
St. Ambroise.....	356 32	163 73	202 17	.....	722 22
Valcartier.....	188 44	13 56	.....	.....	202 00
Stonham et diss.....	77 88	170 74	14 00	.....	262 62
Ancienne-Lorette.....	246 80	350 31	350 31	.....	350 31
Ete. Fyve et diss.....	122 06	281 94	71 33	.....	475 93
St. Coloman de Sillery.....	538 22	47 28	284 69	.....	870 19
St. Roch et diss.....	815 10	896 85	521 00	.....	2565 80
Cap-Rouge.....	67 50	32 80	147 70	309 15	597 15
St. Michel de Beauport.....	68 40	75 80	70 00	.....	214 20
Grondines.....	176 58	284 04	288 30	.....	699 52
St. Casimir.....	188 46	56 59	49 70	.....	294 75
Deschambault.....	263 88	99 12	279 10	.....	642 10
St. Alban.....	117 32	134 43	160 00	.....	401 75
Cap. Santé et diss.....	374 78	370 22	280 00	.....	1025 00
St. Basile.....	226 00	93 13	.....	.....	319 13
St. Raymond.....	328 08	51 92	.....	.....	400 00
Ete. Catherine.....	188 80	190 00	29 33	.....	400 13
Beureville.....	69 86	122 18	.....	.....	192 04

TABEAU des sommes prélevées pour l'Instruction Publique dans le Bas-Canada, pour l'année 1863.—(Suite.)  
(TABLE of amounts levied for Public Instruction in Lower Canada, for the year 1863.)—(Continued.)

DISTRICT D'INSPECTION DE INSPECTION DISTRICT OF	Subvention annuelle. Amount of Annual Grant.	Cotisation pour éгалer la subvention. Assessment to equal amount of grant.		Cotisation au delà de la subvention, et cotisations spéciales. Amount of assess- ment levied over and above amount of grant, also special assessment.		Répartition mensuelle. Monthly Fees.	Cotisation pour construction d'édifice. Assessment for erection of School Houses.	Total prélevé. Total levied.
		\$	cts.	\$	cts.			
P. M. BARDY.—Suite.								
Pointe-aux-Trembles	218 48	218 48	96 42	551 10	566 00			
St. Augustin	177 36	177 36	350 31	34 50	562 17			
Château-Richer	173 76	173 76	275 79	975 00	924 55			
St. Anne	117 02	32 00	168 48	85 00	169 00			
St. Juchin	108 52	38 00	82 00	4 00	392 00			
St. Tite-des-Caps	99 70	97 06	140 89	38 25	124 00			
St. Féréol	105 36	69 76	38 24	171 53	135 31			
L'Ange-Gardien	69 76	69 76	52 81	335 00	417 78			
Leval	105 48	105 48	20 20	303 55	108 00			
St. Laurent	162 00	162 00	57 76	47 60	922 95			
St. Jean	63 42	63 42	80 42	50 00	486 05			
St. François	100 38	100 38	184 40	226 10	168 78			
St. Famille	115 54	115 54	5295 35	64407 66	231 00			
St. Pierre	9774 97	9540 51	249 14	352 80	526 10			
Total					80409 58			
F. E. JUNEAU.								
St. Nicolas	250 86	250 86	568 50	251 75	852 80			
St. Romuald	263 28	174 00	29 38	338 55	474 00			
St. Henri	300 26	282 62	55 92	111 00	1110 57			
St. Jean—Chrysostôme	186 08	168 08	149 86	76 60	650 55			
St. Lambert	340 74	275 06	249 00	1489 90	385 00			
St. Joseph de Lévis	86 14	86 14	149 86	596 00	1764 96			
St. Etienne de Lavon	119 94	119 94	383 57	362 60	312 60			
St. Etienne de la Victoire	633 80	3392 60	1736 58	4896 40	965 00			
Levis, ville—(Town)					1246 17			
Total	3893 66	3392 60	34 34	150 00	335 00			
Etchemin, village	289 74	258 00	167 20	389 78	258 00			
St. Isidore	202 58	296 54	189 40	480 00	480 00			
St. Bernard	206 54	165 42	220 86	200 00	165 42			
St. Anselme	206 20	62 35	3392 60	10085 58	62 35			
St. Marguerite	124 70	276 52		697 38	697 38			
St. Hénédine	276 52							
St. Claire								
Total	3893 66	3392 60	1736 58	4896 40	10085 58			
P. F. BELAND.								
St. Jean-des-Chaillons	273 92	273 92	218 08	95 20	587 20			
Lothière	449 94	449 94	363 20	338 70	1151 84			
St. Croix	250 06	250 06	289 94	289 50	829 50			
St. Flavien	115 88	115 88	128 52	144 70	389 10			
St. Antoine	226 10	226 10	334 12	323 00	884 12			
St. Apollinaire	176 24	176 24	114 76	48 80	339 80			
St. Gilles	97 30	48 66		27 50	76 16			
St. Agathe, No. 1	51 32	48 00			48 00			
St. Sylvestre Sud—(South)	299 71	383 80	430 20		814 00			
St. Marie	260 58	260 58	275 42		556 00			
St. Elzéar	348 08	348 08	144 09	387 05	879 22			
St. Joseph	169 58	169 58	216 72	192 50	290 00			
St. Frédéric	373 28	373 28	115 74	180 50	822 50			
St. François	200 10	200 10			496 34			
St. Georges	66 36							
Metternette	164 59	164 59	269 63		434 22			
St. Sylvestre Nord—(North et des)	38 70	19 35	179 72	15 00	34 35			
St. Agapt	119 28	119 28			299 00			
St. Agathe, No. 2								
Total	4061 83	3627 44	3200 56	2043 35	8911 35			
J. HUME.								
St. Victor de Tring	141 08	141 08	98 92	48 66	288 66			
St. Euprem	93 72	93 72	107 63	43 00	244 35			
Forsyth	76 54	76 54	23 46	24 80	124 80			
Lambton	99 48	99 48	88 52	73 00	212 00			
Aylmer	97 78	97 78	128 90	24 00	300 48			
Standon	48 50			81 00	97 00			
Frampton Ouest—(West St. Edouard)	182 24	106 30		31 20	137 50			
Frampton Est—(East)	153 98	153 98	37 52	23 15	224 65			
Cranbourne	47 04							
Leeds	285 92	285 92	132 08		418 00			

DISTRICT D'INSPECTION DE INSPECTION DISTRICT OF	Subvention annuelle. Amount of Annual Grant.	Cotisation pour éгалer la subvention. Assessment to equal amount of grant.		Cotisation au delà de la subvention, et cotisations spéciales. Amount of assess- ment levied over and above amount of grant, also special assessment.		Répartition mensuelle. Monthly Fees.	Cotisation pour construction d'édifice. Assessment for erection of School Houses.	Total prélevé. Total levied.
		\$	cts.	\$	cts.			
P. M. BARDY.—Suite.								
Pointe-aux-Trembles	218 48	218 48	96 42	551 10	566 00			
St. Augustin	177 36	177 36	350 31	34 50	562 17			
Château-Richer	173 76	173 76	275 79	975 00	924 55			
St. Anne	117 02	32 00	168 48	85 00	169 00			
St. Juchin	108 52	38 00	82 00	4 00	392 00			
St. Tite-des-Caps	99 70	97 06	140 89	38 25	124 00			
St. Féréol	105 36	69 76	38 24	171 53	135 31			
L'Ange-Gardien	69 76	69 76	52 81	335 00	417 78			
Leval	105 48	105 48	20 20	303 55	108 00			
St. Laurent	162 00	162 00	57 76	47 60	922 95			
St. Jean	63 42	63 42	80 42	50 00	486 05			
St. François	100 38	100 38	184 40	226 10	231 00			
St. Famille	115 54	115 54	5295 35	64407 66	526 10			
St. Pierre	9774 97	9540 51	249 14	352 80	80409 58			
Total								
F. E. JUNEAU.								
St. Nicolas	250 86	250 86	568 50	251 75	852 80			
St. Romuald	263 28	174 00	29 38	338 55	474 00			
St. Henri	300 26	282 62	55 92	111 00	1110 57			
St. Jean—Chrysostôme	186 08	168 08	149 86	76 60	650 55			
St. Lambert	340 74	275 06	249 00	1489 90	385 00			
St. Joseph de Lévis	86 14	86 14	149 86	596 00	1764 96			
St. Etienne de Lavon	119 94	119 94	383 57	362 60	312 60			
St. Etienne de la Victoire	633 80	3392 60	1736 58	4896 40	965 00			
Levis, ville—(Town)					1246 17			
Total	3893 66	3392 60	34 34	150 00	335 00			
Etchemin, village	289 74	258 00	167 20	389 78	258 00			
St. Isidore	202 58	296 54	189 40	480 00	480 00			
St. Bernard	206 54	165 42	220 86	200 00	165 42			
St. Anselme	206 20	62 35	3392 60	10085 58	62 35			
St. Marguerite	124 70	276 52		697 38	697 38			
St. Hénédine	276 52							
St. Claire								
Total	3893 66	3392 60	1736 58	4896 40	10085 58			
P. F. BELAND.								
St. Jean-des-Chaillons	273 92	273 92	218 08	95 20	587 20			
Lothière	449 94	449 94	363 20	338 70	1151 84			
St. Croix	250 06	250 06	289 94	289 50	829 50			
St. Flavien	115 88	115 88	128 52	144 70	389 10			
St. Antoine	226 10	226 10	334 12	323 00	884 12			
St. Apollinaire	176 24	176 24	114 76	48 80	339 80			
St. Gilles	97 30	48 66		27 50	76 16			
St. Agathe, No. 1	51 32	48 00			48 00			
St. Sylvestre Sud—(South)	299 71	383 80	430 20		814 00			
St. Marie	260 58	260 58	275 42		556 00			
St. Elzéar	348 08	348 08	144 09	387 05	879 22			
St. Joseph	169 58	169 58	216 72	192 50	290 00			
St. Frédéric	373 28	373 28	115 74	180 50	822 50			
St. François	200 10	200 10			496 34			
St. Georges	66 36							
Metternette	164 59	164 59	269 63		434 22			
St. Sylvestre Nord—(North et des)	38 70	19 35	179 72	15 00	34 35			
St. Agapt	119 28	119 28			299 00			
St. Agathe, No. 2								
Total	4061 83	3627 44	3200 56	2043 35	8911 35			
J. HUME.								
St. Victor de Tring	141 08	141 08	98 92	48 66	288 66			
St. Euprem	93 72	93 72	107 63	43 00	244 35			
Forsyth	76 54	76 54	23 46	24 80	124 80			
Lambton	99 48	99 48	88 52	73 00	212 00			
Aylmer	97 78	97 78	128 90	24 00	300 48			
Standon	48 50			81 00	97 00			
Frampton Ouest—(West St. Edouard)	182 24	106 30		31 20	137 50			
Frampton Est—(East)	153 98	153 98	37 52	23 15	224 65			
Cranbourne	47 04							
Leeds	285 92	285 92	132 08		418 00			



TABLEAU des sommes prélevées pour l'Instruction Publique dans le Bas-Canada, pour l'année 1863.—(Suite.)  
(TABLE of amounts levied for Public Instruction in Lower Canada, for the year 1863.—(Continued.))

DISTRICT D'INSPECTION DE INSPECTION DISTRICT OF	Subvention annuelle. Amount of Annual Grant.		Cotisation pour équilibrer la subvention. Assessment to equal amount of grant.		Cotisation au delà de la subvention, et cotisations spéciales. Amount of assessment levied over and above amount of grant, also special assessment.		Répartition mensuelle. Monthly Fees.		Cotisation pour construction d'édifices. Assessment for erection of School Houses.		Total prélevé. Total levied.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
G. BOURGEOIS.—Suite.												
St. Christophe.....	278	22	278	22	1	78	100	00	32	00	312	00
St. Norbert.....	139	30	139	30	63	70	228	00	.....	.....	303	00
Stanford.....	243	06	.....	.....	122	22	25	00	.....	.....	228	00
Bulstrode.....	58	28	58	28	.....	.....	15	00	40	00	67	00
Ste. Clotilde.....	21	36	21	36	30	64	30	64	.....	.....	332	00
Ste. Thérèse.....	68	74	68	74	23	26	36	28	.....	.....	63	50
Arthabaskaville.....	12	22	12	22	36	42	55	42	196	00	76	00
Ste. Eulalie.....	20	58	20	58	78	22	10	00	.....	.....	298	00
St. Albert.....	13	78	13	78	45	50	10	00	.....	.....	55	00
St. Vincent.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
St. Léonard.....	20	50	20	50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total.....	2484	51	2241	45	4328	13	1873	70	896	00	9339	25
S. BOIVIN.												
St. Fidèle.....	94	52	94	52	85	48	40	00	12	00	232	00
Malbaie.....	312	70	312	70	234	25	442	00	455	80	1444	75
Ste. Agnes.....	149	68	149	68	214	30	153	56	.....	.....	517	54
St. Irénée.....	112	82	112	82	287	18	.....	.....	.....	.....	400	00
Eboulements.....	252	74	252	74	291	66	48	00	.....	.....	544	40
St. Urbain.....	86	02	86	02	102	48	.....	.....	.....	.....	236	30
Settrington.....	61	04	13	00	.....	.....	205	00	.....	.....	13	00
Bate St. Paul.....	363	48	363	48	170	77	.....	.....	.....	.....	739	25
Petite-Rivière.....	82	30	82	30	63	70	75	10	16	00	145	00
Ile-aux-Coudres.....	79	14	79	14	00	81	.....	.....	.....	.....	155	05
Héoumains.....	116	34	95	00	58	00	36	00	.....	.....	111	00
Deslèves.....	45	00	45	00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	103	00
Deslèves.....	51	78	30	09	98	26	.....	.....	.....	.....	66	00
Tadoussac.....	50	74	50	74	.....	.....	.....	.....	.....	.....	149	00
St. Placide.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total.....	1858	30	1767	14	1606	89	999	66	483	80	4857	49

Baie-du-Février.....	337	16	337	10	574	30	263	20	.....	.....	1174	60
St. Zéphirin.....	144	36	144	36	127	10	39	50	.....	.....	310	36
St. Thomas de Pierreville.....	310	32	310	32	299	68	56	00	277	00	943	00
St. François, paroisse—Parish	211	18	211	18	156	82	140	00	.....	.....	508	00
Id, village.....	50	20	50	20	14	90	18	00	.....	.....	83	16
St. David.....	443	72	443	72	121	64	138	70	.....	.....	704	06
St. Michel.....	275	84	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Gentilly.....	324	00	324	00	238	25	50	00	217	00	829	25
Blandford.....	57	40	57	40	2	60	20	80	14	00	94	80
Ste. Gertrude.....	160	64	160	64	89	82	.....	.....	.....	.....	250	36
St. Grégoire.....	367	98	367	98	314	52	291	00	.....	.....	973	50
St. Célestin.....	153	18	153	18	67	45	89	50	229	50	220	63
Nicolet.....	322	88	322	88	191	12	175	00	.....	.....	883	63
St. Monique, No. 1.....	313	14	313	14	184	36	.....	.....	.....	.....	672	50
Id, No. 2.....	61	50	61	50	96	20	105	80	.....	.....	157	70
St. Pierre-les-Bocquets.....	338	46	338	46	315	54	178	50	.....	.....	759	80
Béancour.....	414	16	414	16	235	19	.....	.....	.....	.....	827	85
Total.....	4285	96	4010	12	3029	49	1566	00	737	50	9343	11
A. D. DORVAL.												
L'Assomption, village.....	166	40	166	40	163	60	47	50	.....	.....	377	50
Id, paroisse—Parish.....	229	60	229	60	279	60	114	60	.....	.....	623	80
St. Sulpice.....	114	76	114	76	161	24	65	90	.....	.....	341	90
Repentigny.....	87	38	87	38	57	77	39	66	.....	.....	184	75
St. Paul l'Érmite.....	113	74	113	74	251	26	70	70	.....	.....	441	70
Lachenaie.....	106	82	106	82	78	13	92	00	.....	.....	276	95
St. Henri de Mascouche et diss.....	321	40	321	40	347	60	155	20	6	00	824	20
St. Lin et diss.....	330	16	330	16	121	34	110	25	231	35	576	75
St. Roch.....	314	72	314	72	266	28	161	70	184	00	974	05
L'Épiphanie.....	165	00	165	00	274	00	86	70	.....	.....	478	70
St. Barthélemy.....	274	00	274	00	341	23	279	50	184	00	1079	35
Berthier, village et diss.....	178	74	178	74	205	56	166	70	.....	.....	491	00
Id, paroisse—Parish.....	283	54	283	54	500	07	254	50	.....	.....	746	65
St. Cathbert.....	351	58	351	58	136	13	95	00	.....	.....	851	65
St. Gabriel et diss.....	347	92	347	92	87	14	32	00	.....	.....	748	55
Ile-du-Pads.....	232	54	232	54	327	46	66	00	.....	.....	179	50
Lanoraie.....	147	76	147	76	175	94	66	00	.....	.....	592	00
L'Antrite.....	169	58	169	58	10	32	12	00	.....	.....	389	70
St. Norbert.....	63	08	63	08	56	42	38	00	.....	.....	191	90
Ile St. Ignace.....	215	58	215	58	90	12	.....	.....	40	00	157	50
St. Alphonse.....	247	46	247	46	467	34	96	00	.....	.....	345	70
St. Ambroise et diss.....	305	00	305	00	220	15	145	50	.....	.....	810	80
St. Félix.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	670	65



TABLEAU des sommes prélevées pour l'Instruction Publique dans le Bas-Canada, pour l'année 1863.—(Suite.)  
(TABLE of amounts levied for Public Instruction in Lower Canada, for the year 1863.)—(Continued.)

DISTRICT D'INSPECTION DE INSPECTION DISTRICT OF	Subvention annuelle. Amount of Annual Grant.	Cotisation pour égarer la subvention. Assessment to equal amount of grant.	Cotisation au delà de la subvention, et cotisations spéciales. Amount of assess- ment levied over and above amount of grant, also special assessment.	Rétribution mensuelle. Monthly Fee.	Cotisation pour construction d'édifices. Assessment for erection of School Houses.	Total prélevé. Total levied.
<b>J. N. A. ARCHAMBEAULT.</b>						
St. Lambert.....	59 92	59 92	340 08	64 00	.....	484 00
Chambly et diss.....	357 92	357 92	425 83	386 38	.....	1370 13
Longueuil, paroisse—Parish	318 60	448 60	201 40	166 50	.....	486 50
Id. village.....	318 36	318 36	503 64	199 20	.....	1021 20
Boucherville.....	304 68	304 68	450 52	355 00	.....	1110 20
St. Bruno.....	194 34	194 34	412 46	60 00	.....	669 80
Varennas, paroisse—Parish.	243 28	243 28	159 12	225 00	.....	627 40
Id. village.....	158 72	158 72	423 17	240 00	.....	821 89
Verchères.....	362 90	362 90	437 10	352 00	.....	1162 00
Contrecoeur.....	242 04	242 04	130 01	129 20	.....	501 25
St. Antoine.....	205 86	205 86	378 84	109 00	.....	840 00
St. Marc.....	154 20	154 20	413 30	72 50	.....	595 95
Belœil.....	221 56	221 56	274 39	500 00	.....	999 25
St. Julie.....	162 00	162 00	115 15	63 00	.....	340 15
St. Ours.....	295 38	295 38	573 47	140 40	.....	969 25
St. Roch.....	113 62	113 62	336 38	68 00	.....	518 00
Sorel, ville et diss.....	540 22	540 22	129 18	688 50	.....	1387 60
Id. paroisse—Parish.....	401 32	401 32	150 93	282 85	.....	845 10
St. Robert.....	154 76	154 76	318 45	.....	.....	473 21
St. Aimé.....	380 74	380 74	359 86	.....	.....	740 60
St. Marcel.....	137 14	137 14	239 46	59 60	.....	456 20
St. Victoire.....	172 74	172 74	72 11	.....	.....	244 85
St. Hubert.....	130 80	130 80	369 20	376 00	.....	876 00
Total.....	5391 10	5391 10	7434 05	4517 13	59 70	17401 98

MICHEL CARON.	Subvention annuelle.	Cotisation pour égarer la subvention.	Cotisation au delà de la subvention, et cotisations spéciales.	Rétribution mensuelle.	Cotisation pour construction d'édifices.	Total prélevé.
St. Jean, comté de St. Jean et diss.....	520 94	520 94	635 44	716 50	.....	1872 88
Loecelle et diss.....	417 04	417 04	1311 47	898 00	.....	2626 51
St. Valentin et diss.....	329 54	329 54	765 27	297 00	.....	1361 81
St. Luc.....	123 00	123 00	224 00	115 00	.....	489 45
L'Acadie et diss.....	274 14	274 14	386 56	264 25	27 45	1237 95
St. Cyrilien et diss.....	517 66	517 66	530 34	223 00	313 00	1271 00
St. Rémy et diss.....	374 20	374 20	368 00	176 50	.....	918 70
St. Etienne.....	225 08	225 08	245 32	.....	.....	470 40
St. Michel-Archange et diss.....	288 06	288 06	58 94	137 00	.....	484 00
Sherrington et diss.....	235 72	235 72	306 03	329 50	.....	871 25
Iberville et diss.....	179 76	179 76	370 74	44 00	.....	594 50
St. Athanase et diss.....	294 16	294 16	254 72	229 50	.....	878 38
St. George de Henriville et diss.....	609 22	609 22	1584 16	1013 00	.....	3206 38
St. Grégoire.....	291 78	291 78	547 02	1020 00	.....	1858 80
St. Alexandre.....	326 72	326 72	323 28	.....	.....	650 00
St. Brigitte et diss.....	207 90	207 90	68 30	86 30	.....	362 50
Total.....	5214 92	5214 92	7970 59	5619 55	340 45	19154 51

J. BRUCE.	Subvention annuelle.	Cotisation pour égarer la subvention.	Cotisation au delà de la subvention, et cotisations spéciales.	Rétribution mensuelle.	Cotisation pour construction d'édifices.	Total prélevé.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Grenville.....	91 68	80 25	.....	76 00	.....	156 25
Dundas et diss.....	235 14	235 14	124 30	175 00	.....	535 10
St. Anicet et diss.....	358 36	358 36	535 64	600 00	.....	1494 00
Godmanchester et diss.....	263 76	263 76	792 14	338 00	.....	1443 90
Elgin.....	114 08	114 08	318 02	132 70	.....	564 80
Huntingdon, village, et diss.....	110 12	110 12	353 48	451 85	.....	945 45
Hinchinbrooke et diss.....	274 04	274 04	562 81	559 50	.....	1386 35
Franklin.....	138 82	138 82	415 82	444 00	.....	998 65
St. Malachie d'Ormstown et diss.....	369 22	369 22	2330 08	615 00	397 00	3611 30
Hemmingford et diss.....	452 76	452 76	416 84	700 00	.....	1569 60
St. André et diss.....	303 32	303 32	414 43	768 00	.....	1485 75
St. André.....	201 68	201 68	517 52	495 00	.....	1154 20
Lachute.....	128 42	128 42	111 58	72 00	.....	312 00
Gore et Wentworth.....	303 88	303 50	396 80	780 75	.....	1746 25
Chatham, No. 1, et diss.....	120 50	120 50	106 70	327 00	205 20	564 20
Id. No. 2.....	690 40	690 40	.....	47988 00	.....	48678 40
Montréal, cité, protestants.....	4156 18	4144 37	7296 23	54543 40	662 20	66646 20
Total.....	4156 18	4144 37	7296 23	54543 40	662 20	66646 20



TABLEAU des sommes prélevées pour l'Instruction Publique dans le Bas-Canada, pour l'année 1863.—(Suite.)  
(TABLE of amounts levied for Public Instruction in Lower Canada, for the year 1863.)—(Continued.)

DISTRICT D'INSPECTION DE INSPECTION DISTRICT OF	Subvention annuelle. Amount of Annual Grant.		Cotisation pour évaluer la subvention. Assessment to equal amount of grant.		Cotisation en delà de la subvention, et cotisations spéciales. Amount of assess- ment levied over and above amount of grant, also special assessment.		Rétribution mensuelle. Monthly Fees.		Cotisation pour construction d'édifices. Assessment for erection of School Houses.		Total prélevé. Total levied.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
F. X. VALADE.												
Hochelaga et diss.....	149	12	149	12	303	43	152	50	.....	.....	605	05
Ôme St. Louis et diss.....	197	38	197	38	362	62	100	00	.....	.....	660	00
Côte Visitation.....	51	74	51	74	113	26	.....	.....	.....	.....	165	95
Côte-des-Neiges et diss.....	223	48	223	48	1142	47	50	00	.....	.....	1175	00
Coteau St. Pierre.....	137	82	137	82	937	18	100	00	.....	.....	1344	00
St. Henri et diss.....	219	64	219	64	1054	36	70	00	.....	.....	361	20
Longue-Pointe et diss.....	119	28	119	28	114	72	143	57	.....	.....	731	40
Pointe-aux-Trembles et diss.....	153	96	153	96	434	07	100	00	.....	.....	322	50
Rivieres-des-Prairies.....	119	38	119	38	103	12	79	00	.....	.....	298	20
Sault-aux-Récollets.....	178	30	178	30	40	90	51	25	.....	.....	169	25
Haut-du-Sault.....	25	32	25	32	52	68	840	50	.....	.....	850	38
Montréal, cité, catholiques—(City, Catholics)	1862	38	1862	38	688	75	243	50	120	00	1386	07
St. Laurent et diss.....	328	52	328	52	509	96	357	50	.....	.....	1135	50
Machine et diss.....	268	04	268	04	206	70	263	50	.....	.....	653	00
Pointe-Clare.....	201	80	201	80	246	52	102	70	.....	.....	494	20
St. Anne.....	114	98	114	98	183	84	56	00	.....	.....	386	00
St. Geneviève, No. 1.....	113	16	113	16	.....	.....	26	82	.....	.....	69	10
Id.....	42	28	42	28	71	24	41	00	.....	.....	186	00
Id.....	83	76	83	76	536	54	1005	70	.....	.....	1969	70
Vaudreuil et diss.....	427	66	427	66	80	29	34	00	.....	.....	220	55
Ile Perrot.....	105	26	105	26	66	02	206	00	.....	.....	582	00
Rigaud, paroisse—(Parish) et diss.....	309	98	309	98	397	21	81	60	.....	.....	606	45
Id, village.....	127	64	127	64	323	75	112	21	.....	.....	736	55
St. Marthe et diss.....	300	60	300	60	127	78	169	60	.....	.....	424	10
St. Clet.....	126	72	126	72	182	41	51	25	.....	.....	350	00
Newton.....	116	34	116	34	701	75	639	25	.....	.....	1860	00
St. Polycarpe et diss.....	519	00	519	00	482	95	491	90	.....	.....	1212	15
St. Zotique et diss.....	237	30	237	30	1236	63	208	75	.....	.....	1684	60
St. Ignace du Coteau du Lac.....	239	22	239	22	313	36	149	70	.....	.....	722	40
Soulanges.....	259	34	259	34	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Sault-aux-Récollets, Côte St. Michel.....	80	44	90	44	179	81	89	00	.....	.....	369	25
Village St. Jean Baptiste.....	256	50	256	50	250	50	360	00	.....	.....	867	00
Total.....	7707	34	7707	34	11447	62	89849	59	120	00	108924	55
R. PARMBLEE.												
Shefford.....	410	64	419	64	549	36	939	40	.....	.....	1899	40
Broms.....	354	52	354	52	122	92	1526	00	.....	.....	2003	44
Granby et diss.....	852	26	852	26	667	34	131	75	.....	.....	1151	56
St. Cécile et diss, Nord—(North)	237	86	237	86	370	14	278	50	.....	.....	886	50
St. Cécile de Milton et diss.....	250	86	250	86	344	90	136	80	.....	.....	752	56
Roatton.....	360	94	360	94	556	79	49	30	.....	.....	967	00
Parham.....	217	64	217	64	59	36	215	00	.....	.....	492	00
St. Romuald et diss.....	286	02	286	02	648	40	31	40	.....	.....	965	82
St. Valérien.....	107	40	107	40	158	05	47	00	288	33	600	78
Dunham.....	441	24	441	24	1022	76	16	00	.....	.....	1850	80
St. André et diss.....	654	74	654	74	769	26	468	80	.....	.....	1922	80
Fredericton.....	206	32	206	32	303	45	22	00	.....	.....	531	75
Phillippsburg.....	194	56	194	56	229	11	397	50	.....	.....	921	17
Sutton.....	358	22	358	22	514	40	.....	.....	.....	.....	870	62
Charlevoix.....	225	44	225	44	174	56	568	15	.....	.....	368	15
St. Thomas de Foucault.....	109	08	109	08	400	92	552	00	.....	.....	1152	00
Bolton et diss.....	91	68	91	68	76	87	312	50	.....	.....	431	05
Stukely, Sud—(South)	285	54	285	54	879	71	923	50	.....	.....	2088	75
Stukely, Nord—(North)	80	94	80	94	.....	.....	.....	.....	.....	.....	325	38
Ely, Nord—(North)	76	98	76	98	317	47	200	93	.....	.....	1196	55
Ely, Sud—(South)	120	84	120	84	571	91	429	00	75	00	1196	55
Total.....	5550	52	5469	58	8728	66	7245	53	363	33	31807	10
St. Vincent-de-Paul.....	286	92	286	92	309	88	183	40	.....	.....	780	20
St. François de Sales.....	116	10	116	10	308	50	92	75	.....	.....	512	35
St. Roch, paroisse—(Parish)	107	36	107	36	302	68	307	15	.....	.....	814	55
Id, village.....	94	40	94	40	108	64	168	00	80	00	464	00
St. Martin, village.....	44	56	44	56	135	60	56	50	.....	.....	356	50
Id.....	38	66	38	66	131	44	43	75	.....	.....	219	75
Id.....	36	96	36	96	83	34	20	00	.....	.....	92	00
Id.....	51	40	51	40	66	00	.....	.....	.....	.....	102	96
Id.....	41	96	41	96	61	60	.....	.....	.....	.....	113	00
Id.....	51	65	51	65	41	24	33	00	.....	.....	83	20
Id.....	103	12	103	12	79	88	40	00	.....	.....	136	50
Id.....	163	46	163	46	246	74	197	00	.....	.....	223	00
Id.....	168	28	168	28	197	72	55	00	.....	.....	607	20
Id.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	411	00

DISTRICT D'INSPECTION DE INSPECTION DISTRICT OF	Subvention annuelle. Amount of Annual Grant.		Cotisation pour évaluer la subvention. Assessment to equal amount of grant.		Cotisation en delà de la subvention, et cotisations spéciales. Amount of assess- ment levied over and above amount of grant, also special assessment.		Rétribution mensuelle. Monthly Fees.		Cotisation pour construction d'édifices. Assessment for erection of School Houses.		Total prélevé. Total levied.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
C. GERMAIN.												
St. Vincent-de-Paul.....	286	92	286	92	309	88	183	40	.....	.....	780	20
St. François de Sales.....	116	10	116	10	308	50	92	75	.....	.....	512	35
St. Roch, paroisse—(Parish)	107	36	107	36	302	68	307	15	.....	.....	814	55
Id, village.....	94	40	94	40	108	64	168	00	80	00	464	00
St. Martin, village.....	44	56	44	56	135	60	56	50	.....	.....	356	50
Id.....	38	66	38	66	131	44	43	75	.....	.....	219	75
Id.....	36	96	36	96	83	34	20	00	.....	.....	92	00
Id.....	51	40	51	40	66	00	.....	.....	.....	.....	102	96
Id.....	41	96	41	96	61	60	.....	.....	.....	.....	113	00
Id.....	51	65	51	65	41	24	33	00	.....	.....	83	20
Id.....	103	12	103	12	79	88	40	00	.....	.....	136	50
Id.....	163	46	163	46	246	74	197	00	.....	.....	223	00
Id.....	168	28	168	28	197	72	55	00	.....	.....	607	20
Id.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	411	00

TABEAU des sommes prélevées pour l'Instruction Publique dans le Bas-Canada, pour l'année 1863.—(Suite.)  
(TABLE of amounts levied for Public Instruction in Lower Canada, for the year 1863.)—(Continued.)

DISTRICT D'INSPECTION DE INSPECTION DISTRICT OF	Subvention annuelle. Amount of Annual Grant.		Cotisation pour égarder la subvention. Assessment to equal amount of grant.		Cotisation au delà et cotisations spéciales. Amount levied over and above amount of grant, also special assessment.		Rétribution mensuelle. Monthly Fees.		Cotisation pour construction d'édifices. Assessment for erection of School Houses.		Total prélevé. Total levied.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
C. GERMAIN.—Suite—(Continued.)												
Torbonne et dis.	356	56	356	56	291	99	300	00	948	55	948	55
St. Anne-des-Plaines,	225	40	225	40	48	52	125	89	390	80	390	80
Laocorne.....	190	33	190	33	160	62	233	75	584	75	584	75
St. Jérôme et dis.	422	92	422	92	497	08	.....	.....	920	00	920	00
Id. No. 4.....	27	58	27	58	108	42	.....	.....	136	00	136	00
St. Sauveur.....	205	86	205	86	14	14	.....	.....	220	00	220	00
St. Adèle.....	188	46	188	46	42	22	31	50	186	60	186	60
St. Janvier, village.	54	48	54	48	59	56	38	00	191	40	191	40
Id. paroisse—(Parish).	93	84	93	84	1	19	.....	.....	30	25	30	25
Id. bas—(Lower Part).	29	06	29	06	.....	.....	.....	.....	1218	05	1218	05
St. Eustache et dis.	371	62	371	62	676	03	270	40	807	50	807	50
St. Augustin.....	251	88	251	88	370	12	185	50	273	30	273	30
St. Joseph.....	152	14	152	14	78	16	43	00	796	00	796	00
St. Benoît.....	224	74	224	74	335	26	235	60	259	60	259	60
St. Hermas.....	178	90	164	00	.....	.....	95	60	513	70	513	70
St. Placide.....	167	20	167	20	256	50	90	00	1384	00	1384	00
St. Scolastique.....	337	24	357	24	784	76	262	00	104	40	104	40
Côte Ste. Marie.....	29	96	29	96	74	44	40	00	305	70	305	70
Côte St. Joachim.....	61	60	61	60	204	10	8	70	328	70	328	70
St. Colomhan.....	101	30	101	30	218	70	24	00	384	20	384	20
St. Caout.....	93	28	93	28	266	92	45	35	147	75	147	75
St. Raphaël, sud—(South).	77	10	77	10	25	30	18	00	90	00	90	00
Id. nord—(North).	38	56	38	56	33	44	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ste. Angélique, No. 1.....	63	54	63	54	205	56	7	35	48	00	324	45
Id. No. 2.....	.....	.....	.....	.....	144	04	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Id. No. 3.....	55	96	55	96	52	88	10	00	70	00	200	00
Abercrombie.....	51	32	51	32	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Morin.....	5600	50	5683	68	6919	85	3241	58	198	60	15943	11
Total.....	5600	50	5683	68	6919	85	3241	58	198	60	15943	11

H. HUBBARD.	Subvention annuelle.		Cotisation pour égarder la subvention.		Cotisation au delà et cotisations spéciales.		Rétribution mensuelle.		Cotisation pour construction d'édifices.		Total prélevé.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
Staufstand.....	579	60	579	60	891	83	1044	00	375	00	2890	43
Barnston.....	354	24	354	24	388	70	1672	00	58	00	2421	94
Barford.....	79	14	79	14	170	86	365	00	.....	.....	616	00
Hadley et dis.	257	08	257	08	388	92	997	60	.....	.....	1643	60
Magog.....	119	22	119	22	300	34	492	00	189	00	1108	56
Magog.....	61	50	61	50	198	50	.....	.....	.....	.....	260	00
Clifton.....	340	62	340	62	594	38	1260	00	300	00	2495	00
Compton.....	41	38	41	38	104	08	400	00	.....	.....	545	46
Hereford.....	215	36	215	36	513	34	664	00	.....	.....	1392	70
Hereford.....	45	56	45	56	166	48	124	00	230	00	566	04
Eston.....	248	70	248	70	1258	12	.....	.....	600	00	2106	82
Nerport.....	386	20	386	20	173	80	402	00	.....	.....	912	00
Ascot.....	81	96	81	96	102	59	111	00	.....	.....	295	55
Sherbrooke.....	33	58	33	58	177	64	78	00	154	26	443	48
Oxford.....	111	80	111	80	589	15	127	50	76	00	904	45
West Bury.....	63	76	63	76	245	24	75	00	.....	.....	384	00
Bury.....	78	34	78	34	111	66	100	00	.....	.....	290	00
Lingwick.....	302	06	302	06	668	86	1211	50	192	00	2374	42
Windsor, sud—(South)	216	60	216	60	100	00	944	00	.....	.....	1360	60
Shipton et dis.	233	56	233	56	552	41	.....	.....	70	00	865	97
Cleveland et dis.	81	74	81	74	225	26	520	00	.....	.....	327	00
Melbourne.....	70	10	70	10	252	90	76	00	.....	.....	399	00
Brompton.....	82	18	82	18	111	78	380	00	.....	.....	573	96
Windsor, St. George.....	91	46	91	46	317	78	.....	.....	3	00	412	24
Dudswell.....	25	22	25	22	8	78	36	00	.....	.....	70	00
Weedon et dis.	173	32	173	32	440	09	162	12	33	00	808	53
Ham, Sud.....	265	86	265	86	639	04	277	00	126	40	1308	30
Wotton.....	90	48	90	48	27	52	27	20	.....	.....	145	20
Durham, No. 1.....	271	66	271	66	594	34	221	00	198	30	1285	30
Id. No. 2.....	104	46	104	46	77	94	.....	.....	.....	.....	182	40
Kingsley, (voyez dist. de Bourgeois) (See Bourgeois' Dist.)	61	84	61	84	185	16	320	00	.....	.....	567	00
Id. nord—(North)	54	69	54	69	121	61	73	60	95	42	348	32
Windsor.....	31	08	31	08	18	92	25	00	155	00	230	00
St. Camille.....	57	88	57	88	9	30	30	50	48	00	145	68
Garthby.....	25	24	25	24	283	56	20	00	.....	.....	328	80
Whitton.....	82	14	82	14	197	86	.....	.....	300	00	580	00
Ham, Nord.....	46	70	46	70	.....	.....	55	80	.....	.....	102	50
St. Romain.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
St. Gabriel de Stratford.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total.....	5419	31	5419	31	11160	74	12292	82	3202	38	32081	25

TABLEAU des sommes prélevées pour l'Instruction Publique dans le Bas-Canada, pour l'année 1863.—(Suite.)  
(TABLE of amounts levied for Public Instruction in Lower Canada, for the year 1863.)—(Continued.)

DISTRICT D'INSPECTION DE INSPECTION DISTRICT OF	Subvention annuelle. Amount of Annual Grants.	Cotisation pour évaluer la subvention. Assessment to equal amount of grant.	Cotisation au delà de la subvention, et cotisations spéciales. Amount of assess- ment levied over and above amount of grant, also special assessment.	Rétribution mensuelle. Monthly Fees.	Cotisation pour construction d'édifices. Assessment for erection of School Houses.	Total prélevé. Total levied.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
<b>MM. ROULEAU ET HAMILTON.</b>						
Noire-Dame-de-Bassecours.....	103 78	103 78	201 12	41 40	.....	346 30
St. Angélique et diss.....	183 02	183 02	249 28	159 00	.....	591 30
St. André Avelin.....	173 20	173 20	558 78	427 50	.....	1,159 50
Lochabar.....	237 30	237 30	714 10	228 50	.....	1,179 90
Buckingham et diss.....	395 66	395 66	765 94	532 00	312 00	1,915 60
Tempton.....	204 96	204 96	613 04	137 00	.....	955 00
Hull.....	419 52	419 52	289 78	402 50	.....	1,111 80
Aylmer et diss.....	179 32	80 00	.....	107 50	.....	187 50
Wakeneld.....	104 80	104 80	295 20	98 58	.....	498 56
Watham.....	199 42	199 42	216 13	162 00	.....	577 55
Low.....	92 92	92 92	327 08	155 00	.....	575 00
Orlow.....	185 96	185 96	224 04	142 50	16 00	568 50
Bristol.....	228 48	228 48	419 92	512 00	.....	1,160 40
Clarendon.....	268 40	268 40	63 20	441 60	.....	767 60
Yatesfield.....	118 02	118 02	145 98	45 00	.....	309 00
Calmet et diss.....	118 70	118 70	345 33	395 00	.....	859 05
Mansfield.....	56 90	56 90	71 10	100 00	.....	228 00
Sheen.....	43 98	43 98	276 02	135 00	.....	465 00
Châteaufort.....	80 84	80 84	587 76	113 75	185 00	917 45
Albionville.....	171 82	171 82	677 88	254 00	20 00	1,133 50
Maniwaki.....	79 58	79 58	.....	.....	.....	.....
Waterloo.....	84 18	84 18	28 57	64 50	.....	187 25
Bradley.....	113 62	113 62	396 38	338 00	.....	748 00
Waltham.....	45 22	45 22	366 78	174 00	.....	586 00
Ang-Gardien.....	102 96	102 96	285 94	118 75	129 00	615 75
<b>Total.....</b>	<b>3,388 58</b>	<b>3,707 68</b>	<b>7,909 87</b>	<b>5,294 46</b>	<b>632 00</b>	<b>17,543 51</b>

RECAPITULATION.

\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
F. Painchaud.....	299 68	299 68	757 62	65 60	.....	1,122 90
Joseph Mesgar.....	1530 04	1466 10	1166 93	2459 52	60 00	5152 55
G. Tanguay.....	4714 72	4580 45	5858 15	3051 16	419 30	15747 99
J. Crépeault.....	3883 65	3392 60	2564 65	4060 10	230 00	11437 28
F. E. Juneau.....	4064 83	3627 44	1736 58	4898 40	60 00	10085 58
P. F. Béland.....	2930 06	2628 28	3290 56	2043 35	40 00	8911 35
J. Hume.....	1104 68	1102 33	4435 22	2157 08	245 89	9066 45
V. Martin.....	1358 30	1767 14	1006 89	928 15	447 50	3678 58
S. Bolvin.....	728 16	728 16	.....	999 66	483 80	4857 49
Révd. R. G. Pless.....	9774 97	9540 51	5295 35	21250 00	.....	21978 16
P. M. Bardy.....	5715 16	5688 54	4737 83	64407 66	1166 06	80409 58
P. Hubert.....	2454 51	2241 45	4328 13	1873 70	896 00	14479 59
G. A. Bourgeois.....	4235 00	4010 12	3029 49	1566 00	737 50	9330 38
B. Maurault.....	8103 42	8108 42	8700 77	3283 60	461 55	9843 11
A. D. Dorval.....	6121 84	6121 84	8987 42	3388 85	355 90	20549 14
C. H. Leroux.....	4905 56	4905 56	6679 77	4154 95	.....	13084 01
L. Grondin.....	7707 34	7707 34	11447 62	89649 59	120 00	108924 55
F. X. Valade.....	5214 92	5214 92	7979 59	5619 55	340 45	19154 51
M. Caron.....	4156 18	4144 87	7906 23	54543 40	662 20	66646 20
John Bruce.....	5391 10	5391 10	7434 05	4517 13	59 70	17401 98
R. Parnelle.....	5500 50	5469 58	3728 66	7245 58	363 33	21807 10
C. Germain.....	5600 50	5583 68	6919 85	3241 58	198 00	15943 11
H. Hubbard.....	5419 31	5419 31	11166 74	12292 38	3202 38	32031 25
M.M. Rouleau et Hamilton.....	3886 58	3707 68	7969 37	5294 46	632 00	17543 51
T. Tremblay.....	1306 04	1273 37	2035 72	893 60	80 00	4222 69
<b>Total.....</b>	<b>110534 35</b>	<b>134805 82</b>	<b>307618 24</b>	<b>11749 76</b>	<b>564708 17</b>	<b>564708 17</b>

RECAPITULATION DU TABLEAU B,  
 Contenant la statistique de toutes les Institutions d'éducation, et plus particulièrement celle des écoles supérieures et secondaires.

RECAPITULATION OF TABLE B,  
 Containing the Statistics of all Educational Institutions, and more particularly those relating to Superior and Second Class Schools.

	FINANCES.														
	Dépenses annuelles de l'Institution.	Revenu annuel de l'Institution provenant de toutes sources.	Annuel revenue of the institution from all sources.	Honoraire annuel perçu de chaque élève pour l'enseignement.	Annual fee received from each pupil for instruction.	Honoraire annuel perçu de chaque élève pour la pension.	Annual fee received from each pupil for board.	Nombre d'élèves recevant l'instruction gratuitement.	No. of pupils receiving instruction gratuitously.	Nombre d'élèves recevant gratuitement la pension.	No. of pupils boarded gratuitously.	Nombre d'élèves recevant gratuitement la pension.	No. of pupils boarded in part gratuitously.	Value des propriétés foncières possédées par l'Institution, y compris les édifices occupés, etc.	Value of landed property possessed by the institution, including buildings occupied, &c.
1 Ecoles supérieures—(Superior Schools).....	77125	69624	69624	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	642679	642679
2 Collèges classiques—(Classical Colleges).....	175625	102233	102233	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1256206	1256206
3 Collèges industriels—(Industrial Colleges).....	43711	44782	44782	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	140300	140300
4 Académies de garçons ou mixtes—(Academies for boys or mixed).....	40536	39587	39587	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	144890	144890
5 Académies de filles—(Academies for girls).....	209265	207658	207658	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	977645	977645
6 Ecoles normales—(Normal Schools).....	36728	34818	34818	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	93000	93000
Grand total.....	583890	561762	561762	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3253720	3253720

INSTITUTIONS.

Nos.

RECAPITULATION DU TABLEAU B,—Contenant la statistique de toutes les Institutions d'éducation, et plus particulièrement celle des écoles supérieures et secondaires.—*Suite.*

RECAPITULATION OF TABLE B,—Containing the Statistics of all Educational Institutions, and more particularly those relating to Superior and Second Class Schools.—*Continued.*

Nos.	FINANCES.— <i>Suite.</i>		COURS D'ÉTUDES.—(COURSE OF STUDIES.)																	
	\$	\$	Montant total des dettes de l'institution.	Total amount of debts of the institution.	Value of the buildings occupied for purposes of the institution.	Value of the buildings occupied for the institution.	Value of the collection in natural philosophy.	Value of the museum of natural history.	Value of the cabinet of physics.	Value of the collection in natural philosophy.	Number of pupils learning arithmetic.	Number of pupils learning mental calculation.	Number of pupils learning the tenue des livres.	Number of pupils learning book-keeping.	Number of pupils learning algebra.	Number of pupils learning geometry.	Number of pupils learning trigonometry.	Number of pupils learning conic sections.	Number of pupils learning differential and integral calculus.	
1	69000	396000	20800	20800	25250	2000	669	316	645	333	177	92	20	20	20	20	20	20	20	20
2	186660	702206	80928	104684	24250	2000	669	316	645	333	177	92	20	20	20	20	20	20	20	20
3	41653	129680	2075	8450	2199	1863	1155	360	149	158	176	21	31	31	31	31	31	31	31	31
4	13327	115377	4862	7325	1190	4003	2570	619	611	497	89	22	75	75	75	75	75	75	75	75
5	44321	831604	26207	39713	8731	6422	602	194	129	129	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62
6	304961	2266867	136872	185572	66070	14432	5130	1715	1561	1178	504	135	126	126	126	126	126	126	126	126









RECAPITULATION DU TABLEAU B,—Contenant la statistique de toutes les Institutions d'éducation, et plus particulièrement celle des écoles supérieures et secondaires.—*Suite.*

RECAPITULATION OF TABLE B,—Containing the Statistics of all Educational Institutions, and more particularly those relating to Superior and Second Class Schools.—*Continued.*

COURS D'ÉTUDES.— <i>Suite.</i> —COURSE OF STUDIES.— <i>Continued.</i>												SANTÉ DES ÉLÈVES.—HEALTH OF PUPILS.											
NOMBRE D'ÉLÈVES APPRENANT LA BRODERIE.												NOMBRE D'ÉLÈVES ATTEINTS DE MALADIES GRAVES DURANT L'ANNÉE.											
NUMBER OF PUPILS LEARNING EMBROIDERY.												NUMBER OF PUPILS TAKEN SERIOUSLY ILL DURING THE YEAR.											
NOMBRE D'ÉLÈVES APPRENANT LE DESSIN.												Inflammation and other diseases of the brain.											
NOMBRE D'ÉLÈVES APPRENANT LA PEINTURE.												Consumption, bronchitis, and other diseases of the organs of the respiration.											
NOMBRE D'ÉLÈVES APPRENANT LA PEINTURE INSTRUMENTALE.												Pleurésie.											
NOMBRE D'ÉLÈVES APPRENANT LA MUSIQUE INSTRUMENTALE.												Pleurisy.											
NOMBRE D'ÉLÈVES APPRENANT LA MUSIQUE VOCALE.												Maladies graves des organes digestifs.											
NOMBRE D'ÉLÈVES APPRENANT LA MUSIQUE VOCALE.												Dangerous diseases of the digestive organs.											
NOMBRE D'ÉLÈVES APPRENANT LA MUSIQUE INSTRUMENTALE.												Névralgie et autres maladies du système nerveux.											
NOMBRE D'ÉLÈVES APPRENANT LA MUSIQUE INSTRUMENTALE.												Névralgia and other diseases of the nervous system.											
NOMBRE D'ÉLÈVES APPRENANT LA MUSIQUE INSTRUMENTALE.												Fèvres et épidémies épidémiques.											
NOMBRE D'ÉLÈVES APPRENANT LA MUSIQUE INSTRUMENTALE.												Fever and epidemic diseases.											
NOMBRE D'ÉLÈVES APPRENANT LA MUSIQUE INSTRUMENTALE.												Luxation, fracture et autres accidents.											
NOMBRE D'ÉLÈVES APPRENANT LA MUSIQUE INSTRUMENTALE.												Luxation, fracture and other accidents.											
NOMBRE D'ÉLÈVES APPRENANT LA MUSIQUE INSTRUMENTALE.												Autres maladies.											
NOMBRE D'ÉLÈVES APPRENANT LA MUSIQUE INSTRUMENTALE.												Other diseases.											
NOMBRE D'ÉLÈVES APPRENANT LA MUSIQUE INSTRUMENTALE.												Nombre total d'élèves malades durant l'année.											
NOMBRE D'ÉLÈVES APPRENANT LA MUSIQUE INSTRUMENTALE.												Total number of pupils sick during the year.											
1	3926	1010	240	1902	5343	1328	190	43	149	19	32	11	30	16	213	48	87	456					
2	139	3	3	258	961	382	25	12	144	3	11	5	16	5	8	9	9	57					
3	62	20	20	116	393	340	393	6	3	11	6	3	2	2	43	25	14	90					
4	50	113	39	230	677	235	165	31	104	3	7	2	9	7	39	11	14	92					
5	3671	595	172	1185	3121	282	6	1	1	2	6	1	3	2	122	3	73	209					
6	25	101	15	113	191	89	1	1	1	1	2	1	3	2	1	1	1	8					

RECAPITULATION DU TABLEAU B.—Contenant la statistique de toutes les Institutions d'éducation, et plus particulièrement celle des écoles supérieures et secondaires.—*Suite.*

RECAPITULATION OF TABLE B.—Containing the Statistics of all Educational Institutions, and more particularly those relating to Superior and Second Class Schools.—*Continued.*

SANTÉ DES ÉLÈVES.— <i>Suite.</i> —HEALTH OF PUPILS.— <i>Continued.</i>		Carrière embrassée par les élèves sortis depuis deux ans.— Professions selected by pupils who left during the last two years.	
Nombre d'élèves décédés durant l'année. Number of pupils who died during the year.		Nombre d'élèves sortis après avoir terminé leur cours, l'année précédente. Number of pupils left after having completed their course of studies the preceding year.	
Inflammation et autres maladies du cerveau. Inflammation and other diseases of the brain.		Nombre d'élèves sortis après avoir fait plus de la moitié du cours. Number of pupils left after having completed half their course of studies.	
Consumption, bronchites et autres maladies des organes de la respiration. Consumption, bronchitis and other diseases of the organs of respiration.		Nombre de ces élèves continuant ailleurs leurs études. Number of these pupils who are continuing their studies elsewhere.	
Pleurésie. Pleurisy.		Nombre d'élèves sortis depuis deux ans, ayant embrassé l'état ecclésiastique. Number of pupils who left during the past two years, to enter the ecclesiastical condition.	
Maladie des organes digestifs. Diseases of the digestive organs.		Nombre d'élèves se livrant à l'enseignement. Number of pupils who have adopted the profession of teaching.	
Névralgie et autres maladies du système nerveux. Neuralgia and other diseases of the nervous system.		Nombre d'élèves sortis depuis deux ans, ayant embrassé l'état ecclésiastique. Number of pupils who left during the past two years, to enter the ecclesiastical condition.	
Fièvres et maladies épidémiques. Fevers and epidemic diseases.		Nombre d'élèves sortis depuis deux ans, ayant embrassé l'état ecclésiastique. Number of pupils who left during the past two years, to enter the ecclesiastical condition.	
Tues accidentellement. Accidentally killed.		Nombre d'élèves sortis depuis deux ans, ayant embrassé l'état ecclésiastique. Number of pupils who left during the past two years, to enter the ecclesiastical condition.	
Noyés accidentellement. Accidentally drowned.		Nombre d'élèves sortis depuis deux ans, ayant embrassé l'état ecclésiastique. Number of pupils who left during the past two years, to enter the ecclesiastical condition.	
Morts par suite d'autres maladies. Died from other diseases.		Nombre d'élèves sortis depuis deux ans, ayant embrassé l'état ecclésiastique. Number of pupils who left during the past two years, to enter the ecclesiastical condition.	
Total number of pupils who died during the year.		Nombre d'élèves sortis depuis deux ans, ayant embrassé l'état ecclésiastique. Number of pupils who left during the past two years, to enter the ecclesiastical condition.	
1	2	64	46
2	1	65	45
3	1	190	184
4	2	287	37
5	1	109	2
6	4	531	665
	7		312
	10		107
	18		423
	46		

RÉCAPITULATION DU TABLEAU B.—Contenant la statistique de toutes les Institutions d'éducation, et plus particulièrement celle des écoles supérieures et secondaires.—*Suite.*

RECAPITULATION OF TABLE B.—Containing the Statistics of all Educational Institutions, and more particularly those relating to Superior and Second Class Schools.—*Continued.*

Carrière embrassée par les élèves sortis depuis deux ans.— <i>Suite.</i> —Professions selected by pupils who left during the last two years.— <i>Continued.</i>		PROFESSEURS—PROFESSORS.														
Nos.	Nombre d'élèves se livrant à l'agriculture.	Nombre d'élèves se préparant au barreau.	Nombre d'élèves se préparant à la médecine.	Nombre de pupils studying the medical profession.	Nombre d'élèves se préparant au notariat.	Nombre de pupils studying for the notarial profession.	Nombre d'élèves étudiant l'arpentage.	Nombre de pupils studying surveying.	Nombre d'élèves étudiant le génie civil.	Nombre de pupils studying civil engineering.	Nombre d'élèves se livrant au commerce.	Nombre de pupils engaged in trade, or preparing for that pursuit.	Nombre d'élèves se livrant ou se préparant à quelque branche d'industrie.	Nombre de pupils engaged in or preparing for some branch of industry.	Nombre d'élèves ayant laissé le pays.	Nombre de pupils who have left the country.
1	72	27	26	12	76	24	16	4	6	19	58	195	150	45	77	
2	101	23	20	2	12	133	20	4	120	97	23	120	97	23	195	
3	217	8	6	2	11	329	179	25	133	42	78	158	42	78	120	
4	1					3	2	5	510	4	20	593	4	20	593	
5																
6	391	58	53	34	88	489	219	34	513	312	226	1171	312	226	1171	

RECAPITULATION DU TABLEAU B.—Contenant la statistique de toutes les Institutions d'éducation, et plus particulièrement celle des écoles supérieures et secondaires.—*Suite.*

RECAPITULATION OF TABLE B.—Containing the Statistics of all Educational Institutions, and more particularly those relating to Superior and Second Class Schools.—*Continued.*

ELEVES.—PUPILS.

Nos.	Nombre de garçons.	Nombre de filles.	Nombre de girls.	Nombre d'élèves externes.	Nombre of day scholars.	Nombre d'élèves demi-pensionnaires.	Nombre of half-boarders.	Nombre d'élèves pensionnaires.	Number of boarders.	Nombre d'élèves catholiques.	Number of Catholic pupils.	Nombre d'élèves protestants.	Number of Protestant pupils.	Nombre d'élèves dont les parents résident dans le comté où se trouve l'institution.	Number of pupils whose parents reside in the county in which the institution is situated.	Nombre d'élèves dont les parents résident ailleurs, dans le Bas-Canada.	Number of pupils whose relations reside elsewhere in Lower Canada.	Nombre d'élèves dont les parents résident dans le Haut-Canada.	Number of pupils whose relations reside in Upper Canada.	Nombre d'élèves dont les parents résident aux États-Unis.	Number of pupils whose relations reside in the United States.	Nombre d'élèves au-dessous de 16 ans.	Number of pupils under 16 years of age.	Nombre d'élèves au-dessus de 16 ans.	Number of pupils over 16 years of age.	Nombre total des élèves.	Total number of pupils.	
1	668	.....	.....	435	462	.....	233	407	261	257	317	88	6	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	668	668
2	2706	.....	.....	1062	.....	.....	1182	2032	674	1341	1269	32	74	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2706	2706
3	2295	.....	.....	1396	598	.....	384	2202	176	1898	457	10	13	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2295	2295
4	4552	.....	.....	5712	205	.....	62	3933	2046	5730	187	11	51	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4552	4552
5	.....	.....	.....	11650	1726	.....	3951	16444	183	15506	975	15	41	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	16627	16627
6	104	124	.....	90	1	.....	137	153	75	133	52	43	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	228	228
	10325	18261	.....	20345	2092	.....	5249	25171	3415	24955	3247	199	185	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	25686	25686

## TABLEAU C.

## QUATRIEME DIVISION.—ÉCOLES SPECIALES.

No.	Nom de l'institution.	Date de la fondation.	Par qui fondée.	Composition du corps administratif.	Composition du corps enseignant.	Nombre des professeurs.	Nombre d'élèves.
1	Institut des sourds-muets du Coteau St. Louis.....	1849	Rév. M. Lagorce ...	Les directeurs professeurs.....	Prêtres et clercs de St. Viateur.....	3	21
2	Institut des sourdes-muettes de Montréal.....	1853	Mgr. Bourget .....	Les religieuses directrices .....	Religieuses de l'ordre canadien de la Providence.....	5	54
3	Ecole d'agriculture à Ste. Anne-de-la-Pocatière ....	1858	Le collège de Ste. Anne .....	La corporation du collège .....	1 prêtre et 1 laïque.	2	10
4	Ecoles des arts et manufactures.....	1859	Chambre des arts et manufactures.....	Chambre des arts et manufactures.....	Laiques .....	6	58
5	Ecole d'Agriculture de Ste. Thérèse.....	1862	Le collège .....	Le directeur .....		1	6
						17	149

## CINQUIEME DIVISION.—ÉCOLES PRIMAIRES.

No.	SECTIONS.	Nombre d'écoles.	Nombre d'instituteurs et d'institutrices.	Nombre d'élèves.
6	Première section. Ecoles modèles des écoles normales.....	4	11	759
7	Seconde section. Ecoles primaires supérieures ou écoles modèles, comprenant les écoles supérieures des filles qui ne sont pas mentionnées dans la quatrième section des écoles secondaires.....	291	313	19276
8	Troisième section. Ecoles élémentaires.....	3030	3096	142214
	Total.....	3325	3420	162249

## RECAPITULATION DES CINQ GRANDES DIVISIONS.

No.	DIVISIONS.	Nombre d'écoles.	Nombre de personnes formant le corps enseignant.	Nombre d'élèves.
9	Ecoles supérieures.....	10	77	668
10	Id. secondaires .....	209	1066	29843 (1)
11	Id. normales .....	3	28	228
12	Id. spéciales.....	5	17	143
13	Id. primaires.....	3325	3420	162249
	Total.....	3552	4608	193131

(1) Ce chiffre est plus considérable que celui donné dans la récapitulation ci-dessus. Cela provient de ce qu'un certain nombre d'instituteurs classés parmi les académies, dans les rapports des inspecteurs, ne fournissent point les détails statistiques nécessaires pour que ces institutions puissent être placées dans le tableau de l'éducation supérieure. Le chiffre total de ce tableau est aussi un peu plus élevé que le total des tableaux des inspecteurs. Cela provient principalement de ce que les universités ne sont point portées dans ces derniers tableaux.

## No. 1.

CONTENANT LA STATISTIQUE DES CITES DE QUEBEC ET DE MONTREAL.  
(CONTAINING THE STATISTICS OF THE CITIES OF QUEBEC AND MONTREAL.)

ECOLES CATHOLIQUES DE LA CITE DE QUEBEC, EN 1863.  
(CATHOLIC SCHOOLS OF THE CITY OF QUEBEC, 1863.)

400	Ursulines de Québec. (Ursulines of Québec.)
96	Hôpital-général. (General Hospital.)
2088	Écoles des Frères de la doctrine chrétienne. (Schools of the Brothers of the Christian Doctrine.)
365	Sœurs du Bon Pasteur. (Sisters of the Good Shepherd.)
850	Sœurs de charité. (Sisters of Charity.)
887	Congrégation de Notre-Dame à St. Roch. (Congrégation de Notre-Dame at St. Rochs.)
300	Congrégation de Notre-Dame à St. Sauveur. (Congrégation de Notre-Dame at St. Sauveur.)
1031	Académies et autres écoles indépendantes. (Academies and other independent schools.)
400	Séminaire de Québec. (Seminary of Québec.)
72	Université-Laval. (Laval University.)
40	École de théologie ou grand Séminaire. (School of Theology or main Seminary.)
39	École Normale Laval, élèves-maîtres. (Laval Normal School, male pupil teachers.)
52	Élèves-institutrices. (Female pupil teachers.)
137	Écoles modèles annexes de l'école normale Laval, garçons. (Model Schools attached to the Laval Normal School, boys.)
175	Filles. (Girls.)
7332	Total.

## No. 2.

ECOLES CATHOLIQUES DE LA CITE DE MONTREAL, EN 1863.  
(CATHOLIC SCHOOLS OF THE CITY OF MONTREAL, 1863.)

54	Écoles des sourdes-muettes. (Deaf and Dumb Schools.)
190	Le petit séminaire de Montréal. (The small Seminary of Montreal.)
70	Étudiants en théologie. (Students of Theology.)
235	Collège Ste. Marie, R. P. Jésuites. (College of St. Mary, Rev. Jesuit Fathers.)
4165	Écoles des Frères de la doctrine chrétienne. (Christian Brothers Schools.)
4005	Écoles des sœurs de la congrégation de Notre-Dame. (Schools of the Nuns of the Congrégation de Notre-Dame.)
40	École des orphelins et orphelines de l'hôpital-général, Sœurs Grises. (Orphan's School of the General Hospital, Grey Nuns.)
364	Écoles des sœurs de la Providence. (Schools of the Nuns of La Providence.)
100	La maîtrise. (La Maîtrise.)
630	Salles d'asiles. (Asylums.)
496	Écoles indépendantes irlandaises. (Irish independent schools.)
1078	Autres écoles et académies. (Other schools and academies.)
57	École normale Jacques-Cartier. (Jacques Cartier Normal School.)
147	École modèle annexe. (Model School attached.)
75	Académie des sœurs du Sacré-Cœur. (Academy of the Sisters of the Sacred Heart.)
11706	Total.







## TABLEAU D,

INDIQUANT la circonscription de chaque district d'inspection, donnant les noms des comtés ou parties de comté qu'elle renferme, la résidence et le salaire des inspecteurs.

No.	Nom de l'inspecteur et description de son district d'inspection.	Sa résidence.	Salaire des inspecteurs.
			\$
1	J. B. F. Paimchaud, Iles de la Magdeleine.....	Iles de la Magdeleine .....	125
2	Jos. Meagher, comté de Bonaventure .....	Carleton.....	700
3	T. Tromblay, comté de Gaspé.....	Grande-Rivière, Gaspé.....	600
4	V. Martin, comté de Chicoutimi.....	Chicoutimi.....	500
5	G. Tanguay, comtés de Kamouraska, Rimouski et Témiscouata.....	St. Gervais.....	875
6	S. Boivin, comtés de Charlevoix et Saguenay.....	Baie St. Paul.....	500
7	John Hume, comté de Mégantic et parties de ceux de Dorchester et de la Beauce .....	Leeds.....	750
8	F. E. Juneau, comtés de Dorchester et de Lévis.....	Québec.....	700
9	P. F. Béland, comtés de la Beauce et de Lotbinière.....	St. Julie.....	700
10	J. Crépault, comtés de Bellechasse, Montmagny et L'Islet.....	St. Vallier.....	750
11	P. M. Bardy, comtés de Québec, Montmorency, Portneuf et population catholique de la cité de Québec.....	Québec .....	1000
12	Rév. R. G. Pless, population protestante de la cité de Québec.....	Québec.....	250
13	P. Hubert, comtés de St. Maurice, Maskinongé et Champlain .....	Trois-Rivières.....	750
14	G. A. Bourgeois, comtés de Drummond, Arthabaska, et les écoles catholiques de Chester, Tingwick, Kingsey et Durham.....	St. Grégoire.....	700
15	B. Maurault, comtés de Nicolet et Yamaska.....	Gentilly.....	750
16	H. Hubbard, comtés de Stanstead, Richmond, Compton, Wolfe et les écoles protestantes des townships de Chester, Tingwick, Kingsey et Durham .....	Eaton.....	800
17	R. Parmelee, comtés de Missisquoi, Brome et Shefford.....	Waterloo.....	875
18	J. N. A. Archambault, comtés de Richelieu, Verchères et Chambly .....	Varenes.....	800
19	C. H. Leroux, comtés de Bagot, Rouville et St. Hyacinthe.....	St. Simon, Bagot.....	800
20	Michel Caron, comtés de Napierville, Iberville et St. Jean.....	St. Jean.....	700
21	Louis Grondin, comtés de Beauharnois, Laprairie et Châteauguay, à l'exception des écoles protestantes d'Ormstown et de St. Jean-Chrysostôme.....	Laprairie.....	700
22	John Bruce, comté de Huntingdon, parties de Châteauguay et d'Argenteuil, et la population protestante de la cité de Montréal.....	Huntingdon.....	1000
23	F. X. Valade, comtés de Jacques-Cartier, Hochelaga, Vaudreuil, Soulanges, et la population catholique de la cité de Montréal.....	Longueuil.....	1000
24	A. D. Dorval, comtés de l'Assomption, Berthier, Joliette et Montcalm.....	L'Assomption .....	875
25	C. Germain, comtés de Laval, Terrebonne, Deux-Montagnes et partie d'Argenteuil.....	St. Vincent-de-Paul .....	750
26	C. B. Rouleau, population catholique des comtés de Pontiac et de l'Outaouais.....	Aylmer.....	550
27	W. Hamilton, population protestante des comtés de Pontiac et de l'Outaouais.....	Hull.....	550
	Total.....		19050



GRAND TABLEAU STATISTIQUE préparé d'après les rapports des inspecteurs, des commissaires et syndes d'école, etc.—*Suite.*  
 (GRAND STATISTICAL TABLE, prepared from the Reports of School Inspectors, Commissioners and Trustees, &c.—*Continued.*)

No.	No. d'élèves.	No. of pupils.	No. d'écoles primaires supérieures de filles.	No. of primary superior schools for girls.	No. d'élèves.	No. of pupils.	No. d'académies.	No. of academies.	No. d'élèves.	No. of pupils.	No. de collèges.	No. of colleges.	No. d'élèves.	No. of pupils.	No. d'écoles normales.	No. of normal schools.	No. d'élèves.	No. of pupils.	No. de convents ensei- gnant.	No. of educational con- vents.	No. d'élèves.	No. of pupils.	No. d'écoles indépen- dantes.	No. of independent schools.	No. d'élèves.	No. of pupils.	Total des institutions de tout genre.	Total number of insti- tutions of all kinds.	No. total des élèves des institutions d'éduca- tion de tout genre.	No. total number of pupils attending all institu- tions of education.	
1																											6	213			
2	175																										40	1778			
3	167																										44	2419			
4	40																										38	1450			
5																											189	8823			
6																											134	6743			
7	130																										95	3959			
8	140																										122	7877			
9	23																										126	7367			
10																											34	1573			
11																											51	2495			
12	121																										256	16247			
13	93																										197	7337			
14																											119	6338			
15	132																										90	3833			
16	31																										325	10788			
17	303																										280	8921			
18	122																										115	8446			
19	344																										166	11091			
20	633																										116	8264			
21	237																										147	8541			
22	141																										207	14546			
23	156																										247	18498			
24	472																										202	11425			
25																											184	7873			
26																											65	2340			
27	4263																										3544	191881			
																											23812	350	16852	191	23812



GRAND TABLEAU STATISTIQUE préparé d'après les rapports des inspecteurs, des commissaires et syndics d'école, etc.—(Suite.)  
(GRAND STATISTICAL TABLE, prepared from the Reports of School Inspectors, Commissioners and Trustees, &c—Continued.)

No.	No. d'élèves apprenant l'horticulture et l'agriculture.	No. of pupils learning horticulture and agriculture.	No. d'élèves apprenant les mathématiques.	No. of pupils learning mathematics.	No. d'élèves apprenant le mesurage.	No. of pupils learning mensuration.	No. d'élèves apprenant le dessin linéaire.	No. of pupils learning linear drawing.	No. d'élèves apprenant la musique vocale.	No. of pupils learning vocal music.	No. d'élèves apprenant la musique instrumentale.	No. of pupils learning instrumental music.	No. d'élèves apprenant l'histoire.	No. of pupils learning history.	No. d'instituteurs munis de diplômes.	No. of male teachers provided with diplomas.	No. d'instituteurs non-munis de diplômes.	No. of male teachers having no diplomas.	Total des instituteurs.	Total No. of male teachers.	No. d'instituteurs munis de diplômes.	No. of female teachers having diplomas.	No. d'instituteurs non-munis de diplômes.	No. of female teachers having no diplomas.	No. total d'instituteurs.	Total number of female teachers.	No. d'instituteurs recevant moins de \$100.	No. of male teachers receiving less than \$100.
1															6	2	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	1	
2															24	5	7	7	24	24	33	34	41	41	41	16		
3															28	2	14	14	28	28	37	37	100	100	100	5		
4															48	2	17	17	48	48	62	62	162	162	162	2		
5															181	20	49	49	181	181	242	242	627	627	188	2		
6															1360	14	15	15	1360	1360	188	188	527	527	143	48		
7															345	13	16	16	345	345	82	82	188	188	54	135		
8															2622	14	26	26	2622	2622	19	19	54	54	25	40		
9															3290	14	26	26	3290	3290	100	100	218	218	100	15		
10															251	8	8	8	251	251	100	100	240	240	100	15		
11															935	12	15	15	935	935	70	70	25	25	90	10		
12															5442	22	202	202	5442	5442	688	688	170	170	503	342		
13															960	22	40	40	960	960	490	490	20	20	91	14		
14															993	6	20	20	993	993	20	20	7	7	7	14		
15															263	13	20	20	263	263	20	20	16	16	16	15		
16															180	57	8	8	180	180	57	57	316	316	328	15		
17															555	24	64	64	555	555	180	180	49	49	177	16		
18															3550	23	31	31	3550	3550	64	64	128	128	177	17		
19															5604	30	39	39	5604	5604	68	68	170	170	155	18		
20															1505	23	6	6	1505	1505	53	53	67	67	137	19		
21															1113	47	52	52	1113	1113	37	37	49	49	92	20		
22															1843	128	53	53	1843	1843	181	181	121	121	137	21		
23															6517	43	124	124	6517	6517	79	79	68	68	137	22		
24															1407	44	81	81	1407	1407	167	167	149	149	232	23		
25															1223	25	33	33	1223	1223	44	44	37	37	171	24		
26															173	32	21	21	173	173	28	28	28	28	33	25		
27															4247	716	216	216	4247	4247	37	37	21	21	23	26		
	1266	2937	3065	3108	18790	2659	2559	4247	716	626	1342	2136	902	3038	50													

GRAND TABLEAU STATISTIQUE préparé d'après les rapports des inspecteurs, des commissaires et syndics d'école, etc.—*Suite.*  
(GRAND STATISTICAL TABLE, prepared from the Reports of School Inspectors, Commissioners and Trustees, etc.—*Continued.*)

No.	No. d'inst. recevant \$100 in. jusqu'à \$200 exc.	No. of male teachers receiving from \$100 in. to \$200 exc.	No. d'inst. recevant \$400 et au-dessus.	No. of male teachers receiving \$400 & upwards.	Minimum du salaire des instituteurs.	Minimum of male teachers' Salaries.	Maximum du salaire des instituteurs.	Maximum of male teachers' Salaries.	No. d'inst. recevant \$100. Vant au-dessus de \$100.	No. of female teachers receiving less than \$100.	No. d'inst. recevant \$200 in. jusqu'à \$400 exc.	No. of female teachers receiving from \$200 in. to \$400 exc.	No. d'inst. recevant \$400 et au-dessus.	No. of female teachers receiving \$400 and upwards.	Minimum du salaire des instituteurs.	Minimum of female teachers' salary.	Maximum du salaire des instituteurs.	Maximum of female teachers' salaries.	No. de bibliothèques publiques.	No. of public libraries.	No. de volumes.	No. of volumes.
1	9	9	4	4	168	80	250	1	5	1	2	2	2	2	88	160	2	14500				
2	19	23	2	2	173	80	244		39		14	14	14	14	104	200	2	14500				
3	8	8	6	6	120	120	460		15		15	15	15	15	120	200	2	14500				
4	10	12	1	1	74	80	320	151	14	151	15	15	15	15	52	300	11	5325				
5	12	12	4	4	80	500	500	69	14	69	14	14	14	14	75	200	11	5080				
6	19	4	1	1	60	240	240	63	14	63	14	14	14	14	50	220	6	2750				
7	10	5	1	1	80	300	300	69	17	69	17	17	17	17	52	220	6	2750				
8	0	0	9	9	100	240	240	102	8	102	8	8	8	8	64	142	1	400				
9	8	4	6	6	100	180	180	6	26	6	26	26	26	26	60	200	1	400				
10	4	4	1	1	100	100	100	26	14	26	14	14	14	14	60	200	6	6600				
11	0	0	1	1	96	1200	1200	15	14	15	14	14	14	14	40	261	9	21000				
12	16	18	1	1	96	400	400	105	29	105	29	29	29	29	44	200	29	9687				
13	11	10	1	1	76	400	400	88	13	88	13	13	13	13	50	180	4	1600				
14	5	3	1	1	72	500	500	84	19	84	19	19	19	19	45	140	7	2881				
15	9	4	1	1	80	400	400	70	186	70	186	186	186	186	64	160	7	2881				
16	37	18	2	2	100	400	400	38	125	38	125	125	125	125	80	200	16	9700				
17	50	14	1	1	140	400	400	61	70	61	70	70	70	70	60	140	21	8610				
18	7	14	1	1	100	360	360	61	61	61	61	61	61	61	100	400	3	1673				
19	24	6	6	6	100	350	350	35	83	35	83	83	83	83	60	220	106	69568				
20	4	16	3	3	100	480	480	18	66	18	66	66	66	66	72	500	106	69568				
21	25	20	1	1	120	1200	1200	18	36	18	36	36	36	36	60	300	42	28930				
22	87	17	5	5	140	1200	1200	57	68	57	68	68	68	68	60	320	19	8470				
23	11	33	3	3	80	600	600	36	57	36	57	57	57	57	60	200	200	200	200	200	200	200
24	31	11	1	1	160	404	404	2	15	2	15	15	15	15	72	200	200	200	200	200	200	200
25	12	15	3	3	100	300	300	2	20	2	20	20	20	20	70	300	284	198704				
26	12	15	30	30	72	1200	1200	1081	1170	1081	67	67	67	67	50	500	284	198704				

---

---

# R A P P O R T

SUR LA

## DISTRIBUTION DE LA SUBVENTION DE L'EDUCATION SUPERIEURE,

POUR 1868.

---

BUREAU DE L'EDUCATION,  
Montréal, ce 12 août, 1863.

Hon. Secrétaire Provincial,  
Québec.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre une liste supplémentaire de distribution de la subvention de l'éducation supérieure, pour l'année mil huit cent soixante et deux.

Dans l'ordre en conseil approuvant ma première liste, en vue de ces suppléments possibles, on avait retranché plus que je ne proposais dans mon rapport, c'est-à-dire que la réduction générale sur la subvention de l'année précédente avait été portée de deux et un quart à quatre pour cent. Il est vrai que, depuis, huit cents piastres ont été appropriées comme aide spéciale pour solde de dettes en faveur des collèges de Terrebonne et de St. Laurent ; mais, vu les circonstances, je recommanderais les allocations portées dans la liste ci-jointe, quitte à en tenir compte en ce qu'elles excèdent la subvention de l'année sur l'année mil huit cent soixante-et-trois.

Le premier item dans la liste est le collège de Lachute, dont une moitié de la subvention avait été retenue par l'exécutif, jusqu'à plus ample informé, et sur des représentations défavorables qui avaient été faites au sujet de cette institution.

Je joins à cette lettre le rapport de ma visite à cette institution, dans lequel vous trouverez les motifs qui m'ont engagé à recommander de lui payer la balance de sa subvention.

Les deux institutions portées dans la liste des académies, celles de Sutton et de Charleston, n'avaient point fait de rapport dans le temps voulu ; mais il m'a été prouvé que cela avait dépendu de l'absence ou de la maladie des officiers chargés de ce soin, et que les instituteurs souffriraient gravement de la perte de toute subvention. Je propose de leur accorder les deux tiers de la subvention ordinaire.

L'école sauvage de St. Régis avait été omise, cette année, comme n'ayant point fait d rapport. Il y avait erreur : un rapport avait été fait, mais sur un blanc destiné aux rapports d'écoles communes, et il avait été naturellement classé parmi ceux de cette dernière catégorie. Comme il n'y avait aucune négligence de la part de l'instituteur, qui, au reste, se trouverait privé de son salaire, j'ai cru devoir la recommander pour la somme entière.

L'école modèle de Nicolet avait été mise de côté, parce qu'il ne paraissait point que l'institutrice fût munie d'un diplôme pour école modèle. Il a été prouvé, depuis, qu'elle en possédait un, où elle est désignée sous un nom de baptême différent de celui qui est porté au rapport. Je propose encore, dans ce cas, le montant ordinaire de la subvention.

Pour le reste des écoles modèles, je ne propose que les deux tiers de la subvention. Les commissaires ou directeurs, dans tous ces cas, avaient négligé d'expédier leurs rapports dans le temps voulu, mais ont fait connaître des raisons qui m'ont paru satisfaisantes.

J'ai donc l'honneur de recommander qu'il émane un mandat de paiement en ma faveur pour la somme de neuf cent quatre-vingt-quinze piastres et trente-six centimes (\$995.36).

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

P. J. O. CHAUVEAU,

Surintendant de l'Éducation.

LISTE supplémentaire de distribution de la subvention de l'éducation supérieure, pour l'année 1862.

NOMS DES INSTITUTIONS.	Nombre d'élèves.	Montant accordé en 1861.	Montant proposé pour 1862.
Collège de Lachute.....	169	\$ c's. 370 75	\$ cts. 177 96
ACADEMIES.			
Sutton High School.....		128 33	82 14
Charleston.....	120	333 63	213 56
ÉCOLES MODÈLES.			
St. Régis (Sauvages).....	18	78 00	78 00
Infants' School, Québec.....	80	205 77	131 70
St. Ursule.....	92		52 00
St. Henry (Hochelaga), dissidents.....	58	78 00	49 92
Sault-aux-Récollets.....	83	78 00	49 92
Henryville.....	172		52 00
Nicolet.....	79	58 50	58 16
St. Benoît.....	47		52 00
		\$1331 03	\$995 36

TABLEAU des sommes payées sur le fonds de l'éducation supérieure, pour l'année 1862, depuis la publication du dernier rapport, tel qu'expliqué par la correspondance qui suit.

NOM DE L'INSTITUTION.	Montant payé.
	\$ cts.
Collège Masson.....	400 00
Collège de Terrebonne.....	400 00
ÉCOLES MODÈLES DE	
St. Régis.....	78 00
St. Henry.....	49 92
Henryville.....	52 00
Nicolet.....	58 16
Total.....	\$1036 08



## SECRETARIAT PROVINCIAL,

Québec, 20 avril 1863.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer qu'il va émaner un warrant en votre faveur pour la somme de \$800, dont \$400 pour le collège de Terrebonne et \$400 pour celui de St. Laurent, étant la subvention extraordinaire que vous avez recommandée par votre lettre du 4 écoulé.

Le warrant vous sera délivré, à vous ou à votre agent, au bureau du receveur-général de la province.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

E. PARENT,

Assist. Secrétaire.

L'honorable P. J. O. Chauveau,  
Surintendant de l'Education,  
Montréal.

## SECRETARIAT PROVINCIAL,

Québec, 7 octobre 1863.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer qu'il va émaner en votre faveur un warrant pour la somme de deux cent trente-six piastres et huit centins (\$236.08), étant la balance, moins dix-sept piastres et quatre-vingt-dix centins (\$17.90) non distribuée de l'allocation scolaire de 1862, cette dernière somme devant être distribuée avec l'appropriation pour 1863.

Le montant du dit warrant devra être distribué comme suit, savoir :

## ÉCOLES MODÈLES.

St. Régis (Sauvages).....	\$78 00
St. Henry (Hochelaga), dissidents.....	49 92
Henryville.....	52 00
Nicolet.....	56 16

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

A. J. FERGUSON BLAIR,

Secrétaire.

## BUREAU DE L'ÉDUCATION,

Montréal, ce 28 janvier, 1864.

Hon. Secrétaire Provincial,  
Québec.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le projet de distribution de la subvention de l'éducation supérieure, pour l'année 1863.

Les six listes de la distribution sont comme suit :—

Universités .....	\$ 4,799 00
Collèges classiques.....	13,444 00
Collèges industriels.....	7,603 00
Académies de garçons ou mixtes.....	14,042 00
Académies de filles.....	10,395 00
Écoles Modèles.....	17,227 00

Comme les années précédentes, l'état stationnaire de ce fonds m'oblige à mettre de côté un grand nombre de nouvelles demandes que j'aurais aimé à recommander, et les nouvelles subventions qui sont suggérées, quoique peu nombreuses, m'obligent cependant, à opérer une réduction de cinq pour cent, en ne tenant pas compte des centins, sur toutes les subventions au-dessus de \$100. Comme il y a déjà eu des réductions sur les petites subventions accordées presque toutes à des écoles modèles, dont les instituteurs sont déjà faiblement rémunérés, il semble juste de ne point restreindre davantage les ressources de ces établissements. Les seuls changements que contient le projet de cette année, sont les suivants :—

1°. Dans la liste des collèges classiques, le collège Morin est porté pour la somme de \$400. Cette nouvelle institution, destinée à la population protestante du district de Québec, n'a encore, naturellement, qu'un petit nombre d'élèves, et quelque respectables que soient les commencements de cette maison, il me paraît impossible, pour le présent, et dans l'état actuel du fonds, de lui faire une part plus considérable.

2°. Dans la liste des collèges industriels, le collège de Rimouski est porté pour \$100 de plus que l'année dernière. Les besoins de la vaste étendue de pays auquel ce collège est destiné, le peu de ressources qu'il possède actuellement, malgré les sacrifices qui ont été faits pour l'établir, enfin, le zèle et les succès que ses directeurs ont obtenus dans le cours de l'année, justifient, je crois, cette exception faite en sa faveur.

3°. Dans la liste des académies de filles, la seule nouvelle institution qui s'y trouve portée est l'académie St. Denis, établie à Montréal par les Sœurs de la Congrégation. Si l'on considère que les Sœurs de la Congrégation donnent l'instruction à près de 4,000 enfants, dans la cité de Montréal, qu'elles y soutiennent, outre cette académie, deux pensionnats de première classe ; et qu'elles ne reçoivent pour tous ces services, qu'une légère somme des commissaires d'école, et \$74 pour une de leurs écoles modèles, et provenant du fonds de l'éducation supérieure, on sera porté, je crois, à approuver la recommandation de \$150 faite en faveur de l'académie St. Denis, qui, du reste, le mérite sous tous les autres rapports.

Je crois devoir recommander une augmentation de \$160 à la subvention de l'académie de Charleston, cette institution, ayant omis de faire son rapport dans le temps voulu, n'a reçu aucune subvention, l'année dernière, non plus que l'académie de Sutton, pour laquelle je suggère une augmentation de \$64, cette institution ayant été privée de sa part de subvention sur le rapport défavorable qu'en avait fait l'inspecteur.

4°. Dans la liste des écoles modèles, je crois devoir recommander une augmentation de \$102, (étant un tiers de plus que sa subvention ordinaire), en faveur de l'*Infant School* de Québec, cette institution de charité ayant été privée de toute subvention, l'année dernière, parce que le rapport n'avait pas été reçu dans le temps voulu ; et les raisons données par les directeurs ayant paru satisfaisantes, il avait été recommandé, dans une demande subséquente, de lui payer les deux tiers de sa subvention. Ce rapport n'ayant pas été approuvé, faute de revenus suffisants, il paraît juste de profiter de la présente distribution pour venir au secours de cette institution. Je regrette que l'état du fonds ne me permette point d'en faire autant pour les autres institutions qui ont été mentionnées dans ce rapport supplémentaire, et qui n'ont pu recevoir de subvention ; mais la position particulière de celle-ci, (l'*Infant School*), ainsi que les raisons données par les directeurs, c'est-à-dire la maladie grave de leur secrétaire, me paraissent justifier une exception.

Un grand nombre de nouvelles écoles modèles ont fait des demandes de subvention. Les suivantes ont été choisies à raison du nombre d'élèves, des besoins des localités, des

sacrifices qu'elles ont faits, et de la nature du diplôme possédé par les instituteurs. Ce sont les écoles modèles de :—

St. Anselme, (couvent),  
 D'Arthabaskaville,  
 De Bagotville,  
 De Carleton,  
 De Coteau-du-Lac,  
 De Ste. Claire,  
 De Deschambault, (couvent),  
 De St. Henry, Hochelaga, (couvent),  
 De Ste. Hélène, Kamouraska,  
 D'Inverness,  
 De Ste. Julie, Mégantic,  
 De St. Luc,  
 De St. Lambert, Lévis,  
 De Matane,  
 De Maria, Bonaventure,  
 De Ste. Martine,  
 De St. Placide, Deux-Montagnes,  
 De Ste. Ursule,  
 De Sherrington,  
 De Huntingdon, (couvent),  
 De Henryville, (couvent), et  
 De St. Etienne, Outaouais.

L'école modèle de Carleton, dans le comté de Bonaventure, ayant été omise par suite de l'éloignement des lieux, dans le rapport de l'année dernière, elle est portée pour une demi-subvention en sus.

Je regrette que le défaut de moyens ne permette point d'inclure aussi les écoles modèles de :—

Percé, Gaspé,  
 De l'Assomption,  
 De St. François, Yamaska,  
 De St. Patrick's Female School,  
 De St. Sylvestre,  
 De St. Janvier, et  
 De St. Sulpice.

Le total des listes soumises laisserait, sur la subvention de l'année 1863, une balance de \$490, destinée à faire face à des demandes d'institutions qui, n'étant pas incluses dans le présent rapport, feraient voir qu'elles y avaient droit.

Le collège de Lachute n'est porté que pour une somme égale à celle de l'année dernière, qui n'était que la moitié de la subvention annuelle accordée ci-devant à cette institution.

Le rapport spécial de mon inspection de cette institution, faite par ordre du gouvernement et sur les représentations qui lui avaient été soumises, concluait au paiement de la partie de la subvention qui avait été retranchée ; mais cette conclusion n'ayant pas été adoptée, j'ai lieu de le croire, à raison des détails du rapport, il m'a paru plus convenable de porter cette institution sur la liste pour la somme même qui lui a été accordée, l'année dernière. Mais, comme j'ai eu l'honneur de le faire observer, le temps auquel j'ai été forcé d'en faire l'inspection n'était point le plus favorable, et je me propose de retourner à Lachute, cet hiver, et, si le résultat de l'examen est différent, de recommander une augmentation de la subvention, à prendre sur la balance réservée par le présent rapport.

Il avait été donné avis que les professeurs des académies devraient se munir du diplôme pour académies. Nonobstant cet avis, plusieurs n'ont pas encore de diplôme. J'ai cru, cependant, devoir porter ces institutions, cette année encore, sur les listes, afin qu'elles ne se trouvent pas privées tout à coup de leur subvention.

Il serait, cependant, à désirer que la règle fût adoptée à l'avenir, comme une condition *sine qua non* de la subvention, et qu'avis en fût donné de suite de la part de Son Excellence le Gouverneur-Général, à toutes les académies, à l'exception, toutefois, de celles dont les professeurs sont des ministres du culte ou des religieux, et qui sont exemptés de l'examen par la 110<sup>e</sup> clause du chap. 15 des statuts refondus.

Les professeurs des académies, dont suivent les noms, n'ont pas même le diplôme d'école modèle, savoir :

L'académie de Buckingham,	
"	Clarendon,
"	Farnham Est,
"	St. Colomban de Sillery,
"	Ste. Foye,
"	St. Jean, comté de St. Jean, (cathol.)
"	Id. (prot.)
"	Lotbinière,
"	Sorel, (prot.)
"	Sutton,
"	Trois-Rivières, (cathol.)

Je recommande que l'on m'autorise à retenir par devers moi le montant de la subvention de ces institutions, jusqu'à ce que j'aie obtenu sur ce point des explications satisfaisantes.

Il est encore nécessaire de mentionner un fait que j'ai soumis plusieurs fois à la considération du gouvernement, et d'appeler votre attention sur mes lettres du 22 de février 1862, et du 19 de septembre dernier, par lesquelles je réclamaï une somme de \$743.90, qui est encore due à ce département, par suite d'une erreur dans l'émanation d'un mandat de paiement en date du 22 de janvier 1862. Ce mandat a été émané pour une somme moindre que les subventions approuvées par la minute en conseil du 27 de décembre 1861 ; et le compte de l'éducation supérieure présente, depuis cette date, dans nos livres, un découvert plus considérable qu'il ne devrait l'être. L'émanation du mandat nécessaire pour rectifier cette erreur devrait se faire séparément et indépendamment du paiement de la subvention de cette année.

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

P. J. O. CHAUVEAU,  
Surintendant de l'Éducation.

SECRETARIAT PROVINCIAL,

Québec, 22 mars 1864.

Monsieur, — J'ai l'honneur de vous transmettre la copie ci-incluse d'un ordre en conseil approuvant vos listes de distribution de la subvention de l'éducation supérieure, pour l'année 1863, avec quelques changements.

J'y ajoute les détails suivants que ne contient pas l'ordre en conseil, savoir :

LISTE No. 1.—UNIVERSITÉS.

Bishop's College..... \$1500 au lieu de \$1721

LISTE No. 2.—COLLÈGES CLASSIQUES.

St. Francis, Richmond..... \$ 750 au lieu de \$1032

Trois-Rivières..... 600 " 362

## LISTE No. 3.—COLLEGES INDUSTRIELS.

Masson.....	\$1000	au lieu de	\$845
Ste. Marie-de-Monnoir.....	500	“	427
Rimouski.....	500	“	455
St. Laurent.....	500	“	456

## LISTE No. 4.—ACADEMIES DE GARÇONS OU MIXTES.

Sorel.....	\$ 400	au lieu de	\$304
Trois-Rivières, (cathol.).....	250	“	304
“ (prot.).....	150	“	203

## LISTE No. 5.—ACADÉMIES DE FILLES.

Sorel.....	\$ 350	au lieu de	\$203
------------	--------	------------	-------

## LISTE No. 6.—ÉCOLES MODÈLES AJOUTÉES.

Sherrington.....	\$ 93
Shefford Ouest (High School).....	75

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

L'hon. P. J. O. Chauveau, S. E.,  
Montréal.

E. PARENT,  
Secrétaire.

*Copie du rapport d'un comité de l'Honorable Conseil Exécutif, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, le 21 mars, 1864.*

Vu la communication du Surintendant de l'instruction publique du Bas-Canada, datée du 28 janvier 1864, et soumettant les listes de la distribution de l'octroi législatif pour l'enseignement supérieur, pour 1863,

L'honorable procureur-général, B.-C., recommande que les listes soumises et telles que ci-dessous amendées soient approuvées, et qu'il soit, en conséquence, émis un mandat en faveur du Surintendant pour la somme de \$67,766.

	Sommes recom- mandées.	Sommes ac- cordées.
Liste No. 1.—Universités.....	\$ 4,799	\$ 4,578
“ 2.—Collèges classiques.....	13,444	13,300
“ 3.—Collèges industriels.....	7,603	7,920
“ 4.—Académies de garçons.....	14,042	14,031
“ 5.—Académies de filles.....	10,395	10,542
“ 6.—Écoles modèles.....	17,227	17,395
	<u>\$67,510</u>	<u>\$67,766</u>

Le comité recommande que les listes ainsi amendées soient approuvées, et qu'il soit émis un mandat en faveur du Surintendant de l'instruction pour la somme de soixante et sept mille sept cent soixante et six piastres, qui devra être distribuée conformément à ces listes.

Certifié,

(Signé)

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

L'hon. Secrétaire Provincial.

TABLEAU de la distribution de la subvention de l'éducation supérieure, pour l'année 1863, en vertu de l'acte 18 Vict., chap. 54.

TABLE of the distribution of the grant for Superior Education for the year 1863, in virtue of the Act 18 Vic., chapter 54.)

LISTE No. 1.—UNIVERSITÉS.—(LIST No. 1.—UNIVERSITIES.)

NOM DE L'INSTITUTION. NAME OF THE INSTITUTION.	No. d'élèves. No. of pupils.	Subvention annuelle pour 1862.	Subvention annuelle pour 1863.
		Annual grant for 1862.	Annual grant for 1863.
		\$ cts.	\$ cts.
Collège McGill—(McGill College).....	296	2532 90	2407 00
Au même, pour une année de salaire du secrétaire de l'institution royale, du messenger et dépenses casuelles—(To the same for one year's salary to the Secretary of the Royal Institution, and the messenger, and for casual expenses).....		671 07	671 00
Bishop's College.....	163	1812 03	1500 00
Total.....		5016 00	4578 00

LISTE No. 2.—COLLÈGES CLASSIQUES.—(LIST No. 2.—CLASSICAL COLLEGES.)

NOM DE L'INSTITUTION. NAME OF THE INSTITUTION.	No. d'élèves. No. of pupils.	Subvention annuelle pour 1862.	Subvention annuelle pour 1863.
		Annual grant for 1862.	Annual grant for 1863.
		\$ cts.	\$ cts.
Nicolet.....	210	1812 03	1721 00
St. Hyacinthe.....	252	1812 03	1721 00
Ste. Thérèse.....	191	1449 64	1377 00
Ste. Anne-de-la-Pocatière.....	248	1812 03	1721 00
L'Assomption.....	195	1449 64	1377 00
Ste. Marie, Montréal.....	235	1449 64	1377 00
High School du Collège McGill—(High School of McGill College).....	262	1128 00	1128 00
High School de Québec, pour l'instruction de 30 élèves désignés par le gouvernement—(High School of Quebec for the instruction of 30 pupils appointed by the Government).....	127	1128 00	1128 00
St. François, Richmond.....	102	1086 98	750 00
Trois-Rivières—(Three Rivers).....	107	381 23	600 00
Morin.....	24	.....	400 00
Total.....		13509 22	13300 00

LISTE No. 3.—COLLÈGES INDUSTRIELS—(LIST No. 3.—INDUSTRIAL COLLEGES.)

NOM DE L'INSTITUTION. NAME OF THE INSTITUTION.	No. d'élèves. No. of pupils.	Subvention annuelle pour 1862. Annual grant for 1862.	Subvention annuelle pour 1863. Annual grant for 1863.
		\$ cts.	\$ cts.
Joliette .....	158	889 79	845 00
Masson.....	313	*1289 79	1000 00
Notre-Dame de Lévis.....	106	889 79	845 00
St. Michel, Bellechasse.....	130	889 79	845 00
Laval .....	92	355 92	338 00
Rigaud .....	131	889 79	845 00
Ste. Marie-de-Monnoir .....	194	449 52	500 00
Ste. Marie-de-la-Beauce .....	120	355 92	338 00
Rimouski.....	142	355 92	500 00
Lachute.....	185	177 96	178 00
Verchères.....	147	355 92	338 00
Varenes .....	100	266 94	253 00
Sherbrooke.....	48	266 94	253 00
Longueuil .....	318	360 87	342 00
St. Laurent .....	194	*880 49	500 00
Total.....		8675 35	7920 00

LISTE No. 4.—ACADÉMIES DE GARÇONS, OU MIXTES—(LIST No. 4.—ACADEMIES FOR BOYS OR MIXED.)

NOM DE L'INSTITUTION. NAME OF THE INSTITUTION.	No. d'élèves. No. of pupils.	Subvention annuelle pour 1862. Annual grant for 1862.	Subvention annuelle pour 1863. Annual grant for 1863.
		\$ cts.	\$ cts.
Aylmer, catholiques—(Catholics).....	68	240 27	228 00
Aylmer, protestants.....	36	240 27	228 00
Beauharnois, St. Clément.....	233	240 27	228 00
Bonin, St. André, Argenteuil .....	125	240 27	228 00
Baie-du-Febvre.....	118	160 18	152 00
Baie St. Paul .....	65	177 97	169 00
Barnston.....	160	160 18	152 00
Berthier, en haut.....	160	357 77	340 00
Buckingham.....	38	160 18	152 00
Belœil .....	83	357 77	340 00
Chambly .....	81	187 20	178 00
Cap-Santé.....	21	160 18	152 00
Clarenceville.....	69	320 33	304 00
Clarendon .....	56	160 18	152 00
Coaticook.....	88	142 37	135 00
Cassville .....	70	160 18	152 00
Compton .....	84	160 18	152 00

\* Ces deux nouvelles institutions ont reçu chacune \$400 comme aide supplémentaire accordée par ordre du Conseil Exécutif, depuis la publication du rapport de l'année dernière ; ce qui explique la différence avec les chiffres publiés l'année dernière.

(\*These two new institutions have each received a supplementary grant of \$400 awarded by order of the Executive Council since the publication of the Report of last year ; this will explain the discrepancy between the above figures and those published last year.)

LISTE NO. 4.—ACADÉMIES DE GARÇONS OU MIXTES.—*Suite.*  
(LIST NO. 4.—ACADEMIES FOR BOYS OR MIXED.—*Continued.*)

NOM DE L'INSTITUTION. NAME OF THE INSTITUTION.	No. d'élèves. No. of pupils.	Subvention annuelle pour 1862.	Subvention annuelle pour 1863.
		Annual grant for 1862.	Annual grant for 1863.
		\$ cts.	\$ cts.
Cookshire .....	35	160 18	152 00
St. Cyprien .....	145	160 18	152 00
Charleston .....	24	.....	480 00
Danville .....	84	240 27	228 00
Dudswell .....	42	160 18	152 00
Dunham .....	81	320 33	304 00
Durham, No. 1 .....	70	142 37	135 00
St. Eustache .....	50	240 27	228 00
Farnham, Catholiques—(Catholics) .....	233	213 56	203 00
Farnham, Protestants .....	65	240 27	228 00
Freleighsburg .....	74	213 56	203 00
St. Coloman de Sillery .....	113	160 18	152 00
Ste. Foye .....	50	160 18	152 00
Gentilly .....	90	160 18	152 00
Granby .....	59	320 33	304 00
Georgeville .....	37	160 18	152 00
St. Grégoire, Nicolet .....	114	160 18	152 00
Huntingdon .....	38	355 92	338 00
St. Jean, comté de St. Jean, catholiques—(Catholics) .....	167	320 33	304 00
St. Jean, Id. Protestants .....	51	320 33	304 00
St. Jean, Ile-d'Orléans .....	89	160 18	152 00
Knowlton .....	96	320 33	304 00
Kamouraska .....	80	355 92	338 00
Laprairie .....	150	213 56	203 00
Lotbinière .....	24	142 37	135 00
L'Islet .....	84	240 27	228 00
Académie Commerciale Catholique, Montréal—(Catholic Com- mercial Academy, Montreal) .....	175	240 27	228 00
Montmagny .....	225	266 92	253 00
Ste. Marthe .....	80	160 18	152 00
Missisquoi .....	49	245 68	233 00
Pointe-aux-Trembles, Hochelaga .....	82	320 33	304 00
Philipsburg .....	48	160 18	152 00
Sherbrooke .....	90	355 92	338 00
Sorel, catholiques—(Catholics) .....	352	320 33	400 00
Sorel, Protestants .....	44	142 37	135 00
Stanbridge .....	121	240 27	228 00
Sutton .....	64	.....	192 00
Shefford .....	82	320 33	304 00
Stanstead .....	175	560 56	542 00
St. Timothée .....	125	142 37	135 00
Trois-Rivières, catholiques—(Three-Rivers, Catholics) .....	36	320 33	250 00
Id. protestants—( Id. Protestants) .....	19	214 46	150 00
Vaudreuil .....	104	160 18	152 00
Yamachiche .....	130	240 27	228 00
Académie Commerciale et Littéraire, Québec—(Commercial and Literay Academy, Quebec) .....	66	160 18	152 00
St. André, Argenteuil .....	120	93 60	93 00
Roxton .....	60	140 40	133 00
Total .....		14393 82	14031 00



## LISTE No. 5.—ACADÉMIES DE FILLES—(LIST No. 5.—ACADEMIES FOR GIRLS.)

NOM DE L'INSTITUTION. NAME OF THE INSTITUTION.	No. d'élèves. No. of pupils.	Subvention	Subvention
		annuelle pour 1862. Annual grant for 1862.	annuelle pour 1863. Annual grant for 1863.
		\$ cts.	\$ cts.
Ste. Anne-de-la-Pérade.....	160	142 37	135 00
St. Ambroise de Kildare.....	100	93 60	93 00
L'Assomption.....	180	142 37	135 00
St. Aimé.....	136	120 10	114 00
Baie St. Paul.....	112	120 10	114 00
Belœil.....	55	93 60	93 00
Boucherville.....	105	93 60	93 00
Les Cèdres—(Cedars).....	61	93 60	93 00
Chambly.....	120	160 18	152 00
St. Césaire.....	157	133 48	127 00
Ste. Croix.....	79	160 18	152 00
Cowansville.....	40	160 18	152 00
St. Charles, Industrie.....	326	213 56	203 00
Châteauguay.....	100	93 60	93 00
St. Clément.....	259	160 18	152 00
St. Cyprien.....	178	93 60	93 00
St. Denis.....	132	93 60	93 00
Ste. Elisabeth.....	122	213 56	203 00
St. Eustache.....	100	96 11	96 00
St. Grégoire.....	205	240 27	228 00
Ste. Geneviève.....	90	93 60	93 00
St. Henri de Mascouche.....	81	93 60	93 00
St. Hilaire.....	80	93 60	93 00
St. Hugues.....	76	320 33	304 00
St. Hyacinthe, Sœurs de la Charité—(Sisters of Charity).....	290	142 37	135 00
St. Hyacinthe, Sœurs de la Présentation—(Sisters of the Presentation).....	162	142 37	135 00
L'Islet.....	77	142 37	135 00
Ile-Verte.....	70	140 40	133 00
St. Jean, comté de St. Jean.....	400	240 27	228 00
St. Jacques de l'Achigan.....	155	213 56	203 00
St. Joseph de Lévis.....	262	320 33	304 00
Kakouna.....	80	177 97	169 00
Kamouraska.....	104	160 18	152 00
Laprairie.....	142	93 60	93 00
Longueuil.....	390	320 33	304 00
St. Lin.....	136	93 60	93 00
St. Laurent, Jacques-Cartier.....	130	213 56	203 00
Longue-Pointe.....	46	160 18	152 00
Montréal, pension de 12 sourdes-muettes—(Board of 12 deaf and dumb females).....	12	449 28	449 00
Ste. Marie-de-Monnoir.....	127	160 18	152 00
Ste. Marie-de-la-Beauce.....	113	177 97	169 00
St. Martin.....	90	93 60	93 00
St. Michel, Bellechasse.....	72	240 27	228 00
St. Nicolas.....	37	93 60	93 00
St. Paul de l'Industrie.....	66	93 60	93 00
Pointe-Claire.....	78	93 60	93 00
Pointe-aux-Trembles, Hochelaga.....	100	213 56	203 00
Pointe-aux-Trembles, Portneuf.....	102	213 56	203 00
Rivière-Ouelle.....	78	183 60	174 00
Rimouski.....	142	240 27	228 00
Ste. Scholastique.....	134	106 78	101 00
Sherbrooke.....	134	320 33	304 00
Sorel.....	403	213 56	350 00
Ste. Thérèse.....	151	93 60	93 00
St. Thomas de Pierreville.....	60	160 18	152 00
St. Timothée.....	117	142 37	135 00

LISTE No. 5.—ACADEMIES DE FILLES.—*Suite*—(LIST No. 5.—ACADEMIES FOR GIRLS.—*Continued.*)

NOM DE L'INSTITUTION. NAME OF THE INSTITUTION.	No. d'élèves. No. of pupils.	Subvention annuelle pour 1862. Annual grant for 1862.	Subvention annuelle pour 1863. Annual grant for 1863.
		\$ cts.	\$ cts.
St. Thomas de Montmagny.....	192	240 27	228 00
Varennes.....	107	178 78	169 00
Yamachiche.....	109	160 18	152 00
St. Benoît.....	90	160 18	152 00
Trois-Rivières—(Three-Rivers).....	223	240 27	228 00
Ste. Famille.....	82	205 77	195 00
Terrebonne.....	146	93 60	93 00
Trois-Pistoles, No. 1.....	61	140 40	133 00
Vaudreuil.....	90	93 60	93 00
Académie de la rue St. Denis, Montréal—(St. Denis Street } Academy, Montreal)..... }	123	.....	150 00
Total.....	.....	.....	10542 00

LISTE No. 6.—ÉCOLES MODELES—(LIST No. 6.—MODEL SCHOOLS.)

NOM DE L'INSTITUTION. NAME OF THE INSTITUTION.	No. d'élèves. No. of pupils.	Subvention annuelle pour 1862. Annual grant for 1862.	Subvention annuelle pour 1863. Annual grant for 1863.
		\$ cts.	\$ cts.
St. Andrew's School, Québec.....	67	538 44	511 00
British and Canadian School Society, Montréal.....	150	711 83	676 00
Colonial Chereh and School Society, Sherbrooke.....	32	177 96	169 00
British and Canadian School Society, Québec.....	282	779 22	740 00
National School, Québec.....	155	395 46	375 00
Pointe St. Charles, Montréal.....	151	263 28	250 00
Société d'Education, Québec—(Society of Education, Quebec)...	510	996 57	946 00
Id. Trois-Rivières—( id. Three-Rivers)...	295	536 35	509 00
Free School in connection with the American Presbyterian School } Society, Montreal..... }	121	355 92	338 00
Colonial Church and School Society, Montréal.....	1125	711 83	676 00
Lorette, école de filles—(Girls' School).....	.....	133 49	133 00
Id. de garçons—(Boys' School).....	.....	133 49	133 00
Stanford.....	25	56 16	56 00
St. François, école sauvage—(Indian School).....	31	177 96	169 00
Québec, Basse-Ville—(Lower Town)—Infant School.....	.....	177 96	169 00
Québec, Haute-Ville—(Upper Town)—Infant School.....	.....	.....	308 00
St. Jacques, Montréal.....	604	889 80	845 00
Les commissaires catholiques de Québec—(Catholic Commis- } sioners of Quebec)..... }	485	355 92	338 00
Deschambault.....	58	160 17	152 00
St. Constant.....	113	120 11	114 00

LISTE No. 6.—ÉCOLES MODELES.—*Suite*—(LIST No. 6.—MODEL SCHOOLS.—*Continued.*)

NOM DE L'INSTITUTION. NAME OF THE INSTITUTION.	No. d'élèves. No. of pupils.	Subvention annuelle pour 1862.	Subvention annuelle pour 1863.
		Annual grant for 1862.	Annual grant for 1863.
		\$ cts.	\$ cts.
St. Jacques-le-Mineur.....	155	120 11	114 00
Pointe-Claire.....	62	160 17	152 00
Lachine.....	236	74 88	74 00
Côte-des-Neiges.....	33	74 88	74 00
St. Antoine de Tilly.....	38	74 88	74 00
St. Edouard de Napierville.....	122	74 88	74 00
Ste. Philomène.....	40	74 88	74 00
St. François-du-Lac.....	88	74 88	74 00
Laprairie.....	64	74 88	74 00
Lacolle.....	83	74 88	74 00
Coteau St. Louis.....	185	74 88	74 00
Rivière-du-Loup.....	45	74 88	74 00
Ste. Anne-de-la-Pérade.....	76	74 88	74 00
St. Romuald de Lévis.....	149	74 88	74 00
St. Charles, St. Hyacinthe.....	135	74 88	74 00
St. Grégoire.....	65	74 88	74 00
St. Henry, Hochelaga.....	196	74 88	74 00
Beaumont.....	78	74 88	74 00
St. André, Kamouraska.....	61	74 88	74 00
Ste. Anne-des-Plaines.....	96	74 88	74 00
St. Césaire.....	152	74 88	74 00
St. Joachim, Deux-Montagnes—(Two Mountains).....	80	74 88	74 00
Boucherville.....	110	74 88	74 00
Lachine, diss.....	73	74 88	74 00
Malbaie.....	60	74 88	74 00
St. Hermas.....	48	74 88	74 00
Ste. Rose.....	79	74 88	74 00
St. Denis, Kamouraska.....	128	74 88	74 00
St. Hyacinthe.....	214	74 88	74 00
Chicoutimi.....	147	148 15	140 00
St. Sévère.....	80	74 88	74 00
St. Pierre, Rivière du Sud.....	31	74 88	74 00
Bury.....	52	74 88	74 00
Châteauguay.....	72	74 88	74 00
St. Hilaire.....	47	74 88	74 00
Ste. Scholastique.....	92	74 88	74 00
St. Joseph de Lévis.....	190	74 88	74 00
St. Michel-Archange.....	161	74 88	74 00
St. Jean-des-Chaillons.....	67	74 88	74 00
St. Gervais.....	51	74 88	74 00
St. Nicolas, Lévis.....	30	74 88	74 00
St. Isidore, Laprairie.....	89	74 88	74 00
St. Henri de Lauzon.....	62	74 88	74 00
Grande-Baie.....	97	74 88	74 00
Sommerset.....	47	160 07	152 00
Ste. Geneviève de Batiscan.....	102	74 88	74 00
St. Valentin.....	81	56 16	56 00
St. Vincent-de-Paul.....	56	56 16	56 00
Ste. Martine, garçons—(Boys).....	118	56 16	56 00
Bécancour.....	165	56 16	56 00
Sf. Hubert.....	62	56 16	56 00
St. Jérôme.....	55	56 16	56 00
Ste. Gertrude.....	43	74 88	74 00
St. Charles, Bellechasse, garçons—(Boys).....	86	74 88	74 00
St. George, Caccouna.....	94	56 16	56 00
Pointe-aux-Trembles, Portneuf.....	67	74 88	74 00

LISTE No. 6.—ÉCOLES MODELES.—*Suite*—(LIST No. 6.—MODEL  
Schools.—*Continued.*)

NOM DE L'INSTITUTION. NAME OF THE INSTITUTION.	No. d'élèves. No. of pupils.	Subvention	Subvention
		annuelle pour 1862. Annual grant for 1862.	annuelle pour 1863. Annual grant for 1863.
		\$ cts.	\$ cts.
Ste. Cécile, Beauharnois.....	134	74 88	74 00
Eboulements .....	72	74 88	74 00
Ecole modèle protestante, rue Panet, Montréal—(Protestant ) Model School, Panet Street, Montreal )	269	74 88	74 00
St. Laurent, Montmorency.....	100	74 88	74 00
Rawdon.....	125	74 88	74 00
St. Gervais, couvent—(Convent) .....	70	74 88	74 00
Notre-Dame-de-la-Victoire, Lévis.....	182	74 88	74 00
Rigaud, couvent—(Convent) .....	112	74 88	74 00
St. Vincent-de-Paul, couvent—(Convent) .....	159	74 88	74 00
Ecole de la Visitation, faubourg Québec, Montréal—(La Visita- ) tion School, Quebec Suburb, Montreal )	850	74 88	74 00
St. Jean-Port-Joly, écoles de filles—(Girls' School) .....	109	74 88	74 00
Lacolle, diss.....	104	74 88	74 00
Ste. Anne No. 2, Kamouraska .....	77	56 16	56 00
Melbourne, académie de filles—(Academy for Girls).....	20	74 88	74 00
Ecole allemande protestante de Montréal—(Montreal German ) Protestant School).....	83	56 16	56 00
Pointe-du-Lac.....	80	74 88	74 00
St. Edouard, Témiscouata, école de filles—(Girls' School) .....	130	74 88	74 00
Château-Richer.....	56	74 88	74 00
Lotbinière.....	45	74 88	74 00
Rivière-Ouelle.....	33	74 88	74 00
St. Narcisse.....	66	74 88	74 00
St. Paschal.....	65	74 88	74 00
Ste. Famille, Isle d'Orléans .....	56	74 88	74 00
Ste. Foye.....	108	74 88	74 00
St. Stanislas.....	71	74 88	74 00
Leeds.....	42	74 88	74 00
St. Henri de Mascouche.....	84	74 88	74 00
Ecureuils.....	118	56 88	56 00
St. Jean-Chrysostôme No. 2.....	119	56 88	56 00
Rivières-des-Prairies.....	26	56 88	56 00
St. Louis de Gonzague.....	98	56 88	56 00
St. Léon.....	78	56 88	56 00
St. Aimé.....	125	74 88	74 00
Ecole catholique, Pointe St. Charles, Montréal—(Catholic ) School, Point St. Charles, Montreal).....	63	74 88	74 00
Faubourg St. Jean, Québec—(St. John's Suburb, Quebec) .....	90	74 88	74 00
St. André Avelin .....	84	74 88	74 00
St. Alexandre, Iberville.....	50	74 88	74 00
L'Acadie.....	126	74 88	74 00
Ste. Claire.....	105	74 88	74 00
St. Charles, Bellechasse, filles—(Girls).....	102	74 88	74 00
Cap St. Ignace.....	90	74 88	74 00
St. Anselme, école de garçons—(Boys' School).....	35	74 88	74 00
Escoumins.....	30	74 88	74 00
St. Edouard, Témiscouata, garçons—(Boys) .....	93	74 88	74 00
St. Frédéric, Drummond.....	70	74 88	74 00
Iberville.....	150	74 88	74 00
St. Irénée.....	65	74 88	74 00
St. Philippe.....	95	74 88	74 00
St. Calixte de Sommerset .....	80	74 88	74 00
St. Sauveur, Québec .....		74 88	74 00
St. Roch de l'Achigan .....	74	74 88	74 00
St. Régis.....		74 00	74 00

LISTE No. 6.—ÉCOLES MODÈLES.—*Suite.*—(LIST No. 6.—MODEL  
SCHOOLS.—*Continued.*)

NOM DE L'INSTITUTION. NAME OF THE INSTITUTION.	No. d'élèves. No. of pupils.	Subvention annuelle pour 1862. Annual grant for 1862.	Subvention annuelle pour 1863. Annual grant for 1863.
		\$ cts.	\$ cts.
St. Henry, disce.....	52	49 92	74 00
Henryville, Iberville.....	94	56 00	56 00
Arthabaskaville.....	118	56 00	56 00
St. Anselme, couvent—(Convent).....	80	56 00	56 00
Bagotville.....			56 00
Carleton.....	88		74 00
Coteau-du-Lac.....	41		74 00
Descambault, couvent—(Convent).....	98		56 00
St. Henry, Hochelaga.....	250		56 00
Ste. Hélène, Kamouraska.....	110		56 00
Inverness.....	104		56 00
Ste. Julie, Mégantic.....	50		56 00
St. Luc.....	75		74 00
St. Lambert, Lévis.....	64		56 00
Matane.....	73		56 00
Magog.....			74 00
Maria, Bonaventure.....	60		74 00
Ste. Martine, filles—(Girls).....	106		56 00
Nicolet.....	79		56 00
St. Placide, Deux-Montagnes.....	88		74 00
Ste. Ursule.....	107		56 00
Sault-aux-Récollets.....	75		74 00
Sherrington.....	118		93 00
Huntingdon, couvent—(Convent).....	45		74 00
Henryville, couvent—(Convent).....	110		56 00
St. Etienne, Outaouais—(Ottawa).....	35		56 00
Shefford Ouest—(West).....			75 00
Total.....			17395 00

TABEAU de la distribution de la subvention supplémentaire aux municipalités pauvres, pour 1863.

COMTES.	MUNICIPALITES.	MOTIFS QUI ONT PORTÉ A ACCORDER LA SUBVENTION SUPPLÉMENTAIRE ET QUI EN ONT DETERMINÉ LE MONTANT.	Montant de la subvention-annuelle ordinaire.		Montant de la cotisation prélevée.		Montant de la subvention supplémentaire demandée.		Subvention supplémentaire accordée.	
			\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.		
Argenteuil	Mille-Isles	Nouvel établissement dont les habitants sont pauvres	63	54	222	60	40	00	29	00
Id.	Township Morin	On y a construit une maison d'école; valeur \$104	51	32	280	00	80	00	29	00
Id.	Chatham No. 1, diss.	Il s'agit de deux écoles à soutenir	41	00	106	00	50	00	24	00
Id.	Gore et Wentworth	id.	59	66	240	00			29	00
Arthabaska	St. Eulalie	Etablissement tout nouveau	12	22	59	00	80	00	29	00
Id.	St. Léonard	on y a réparé une maison d'école	28	00	72	00	60	00	29	00
Id.	Chester-Ouest	on y soutient 3 écoles, etc.	84	90	160	00	60	00	29	00
Id.	Chester-Est	id.	88	98	195	00			29	00
Id.	St. Clotilde	on y a bâti une maison d'école	21	36	65	00	80	00	27	00
Id.	St. Valère	on y soutient 2 écoles, etc.	55	28	180	00	80	00	27	00
Id.	St. Médard	id.			330	00			20	00
Id.	id.	on a bâti 2 maisons; valeur \$390	160	46	74	00	100	00	24	00
Id.	St. Venceslas	on a construit 1 maison d'école	13	78	72	00	80	00	24	00
Id.	St. Norbert	id.	70	30	213	00			29	00
Id.	Victoriaville	Nouvelle municipalité qui a 2 maisons d'école à bâtir			200	00	80	00	29	00
Bonaventure	id.	Etablissement pauvre qui a toujours soutenu 2 écoles	112	14	200	00	80	00	29	00
Id.	Nouvelle	id.	84	18	109	00	40	00	29	00
Id.	Matipédic	et soutient 3 écoles	93	94	64	00	40	00	20	00
Id.	Restigouche	id.	50	00	60	00	60	00	29	00
Id.	Rustico	et bâtit 1 maison d'école							29	00
Id.	New Richmond	(colonie acad.)	170	70	179	00	80	00	20	00
Id.	id.	et soutient 4 écoles			390	00	40	00	20	00
Id.	Carleton	Les syndics soutiennent 3 écoles	108	30	221	25	60	00	20	00
Id.	Maria	Cette municipalité soutient 6 écoles	206	10	286	00	50	00	29	00
Id.	Restigouche, Sauvages	Elle soutient peu de pauvres qui soutiennent une école modèle	50	00					40	00
Id.	id.	Elle soutient 2 écoles	97	78	227	68	60	00	29	00
Beauce	Aylmer	Elle soutient 5 écoles	169	88	232	00	60	00	29	00
Id.	St. Frédéric	id.	38	27	100	00	40	00	29	00
Id.	St. Jérôme	id.	93	72	173	00	40	00	29	00
Id.	St. Pierre	id.							29	00

Id.	St. Victor	id.	3	id.	141	00	240	00	29	00
Id.	Lambton	id.	2	id.	99	48	188	00	40	00
Id.	Aubert-Gallion	id.	200	10	315	00	185	00	29	00
Bellechasse	Armagh	Pauvre, soutient 3 écoles; sont cotisés pour la construction d'une église	73	26	74	00	50	00	29	00
Id.	St. Ephrem-Soraba	Municipalité pauvre et de création récente	108	86	202	97	100	00	29	00
Id.	St. Bonaventure	id.	105	24	147	12	80	00	29	00
Brome	St. André	id.	2	id.					29	00
Chicoutimi	Bolton, diss.	La population s'est accrue de beaucoup depuis deux ans	60	00	2060	00			29	00
Id.	Laferrière	Municipalité pauvre	42	26	101	69	80	00	29	00
Id.	Harvey	id.	43	40	212	00	40	00	29	00
Id.	Anse St. Jean	id.	39	34					29	00
Id.	St. Joseph	la récole y a manqué, l'année dernière	69	04	202	25	80	00	29	00
Id.	Grand-Baie	qui soutient 2 écoles	147	86	167	00	50	00	29	00
Id.	Ouitchouan	id.	45	58	218	00	200	00	29	00
Id.	Chicoutimi, village	id.	90	66	298	00	200	00	29	00
Id.	id.	On y a établi 1 école modèle entre les 3 écoles élémentaires	268	50	350	00	80	00	29	00
Id.	id.	Ecoles en opération: 8	48	62	109	65			29	00
Id.	Bagotville, village	Cette municipalité soutient 1 école modèle	109	62	160	00			29	00
Id.	Hébertville	Nouvelle municipalité qui soutient 3 écoles	104	46	180	00	40	00	29	00
Compton	Winslow-Nord	id.	35	58	211	22	40	00	29	00
Id.	West Bury	Nouvelle municipalité soutenant 2 écoles	61	50	160	00	60	00	29	00
Id.	Clifton	id.							29	00
Id.	Whitton, Marston, Hampden	id.	57	78	67	00	40	00	29	00
Id.	Newport et Auckland	id.	45	56	311	20	40	00	29	00
Id.	Hereford	id.	41	38	150	00	40	00	29	00
Id.	Lingwick	id.	63	76	297	00	40	00	29	00
Id.	Winslow-Sud	id.	102	18	350	00	400	00	29	00
ChAMPLAIN	Batiscan	id.	121	64	240	00	400	00	29	00
Id.	St. Narcisse	et pauvre	110	66	176	00			29	00
Charlevoix	Starrington	Nouvelle municipalité et pauvre	61	04	18	00	40	00	29	00
Id.	St. Irénée	Moyens restreints et soutient 3 écoles	112	82	300	00	60	00	29	00
Id.	St. Urbain	id.	86	02	143	00	40	00	29	00
Id.	St. Agnès	id.	149	05	264	00	50	00	29	00
Id.	Petite-Rivière	id.	82	39	80	00	80	00	29	00
Id.	St. Fidèle	id.	94	62	168	00	40	00	29	00
Id.	De Sales	id.	45	00	72	00	40	00	29	00
Id.	Isle-aux-Coudres	Nouvelle municipalité et soutient 1 école	79	14	220	00	40	00	29	00
Id.	St. Placide	Cette municipalité n'a que de faibles ressources et soutient 4 écoles	50	74	120	00	40	00	29	00
Id.	St. Canut	id.	93	28	360	00	60	00	29	00
Deux-Montagnes	St. Colomban	On a de faibles ressources et l'on soutient 3 écoles	101	30	320	00	80	00	29	00
Id.	St. Placide	id.	168	29	423	70	80	00	29	00
Id.	St. Machio	id.	153	08	160	00	40	00	29	00
Dorchester	St. Germain	id.	177	84	400	67	45	00	29	00
Drummond	St. Frédéric	id.	143	48	642	00	80	00	29	00
Id.	Wickham	On a imposé une taxe de \$900 pour liquider d'anciennes dettes	97	75	535	00	100	00	29	00
Id.	Durham, diss.	On a peu de ressources et l'on a bâti deux maisons d'école	200	00	90	00			29	00
Id.	id.	et la population est éparse	153	38	472	14	80	00	29	00
Id.	St. Pierre	id.	198	60	819	60	100	00	29	00



LISTE des pensions accordées aux instituteurs et institutrices retirés de  
l'enseignement, pour 1862.

(LIST of Pensions accorded to retired Teachers, for 1862.)

	\$ cts.		\$ cts.
Ol. Aubry.....	17 41	Elisabeth Gagné.....	16 50
F. X. Allard.....	16 50	André Gagnon.....	11 00
Henriette Ansbrow.....	22 75	Joseph Gagnon.....	18 33
Jean Marie Annette.....	21 00	Martin E. Grocier.....	19 25
Adèle Bouchard.....	21 39	J. R. Grant.....	16 63
J. Beers.....	13 75	Antoine T. Gouin.....	22 75
Al. Bouchard.....	11 91	John Halpin.....	9 16
Jos. Belleau.....	16 81	Wm. Holtby.....	5 50
Mlle. J. B. Blanchard.....	16 50	John Hughes.....	18 33
Ls. Bolduc.....	13 75	Madame E. Landry.....	15 79
F. C. P. Bernard.....	7 33	L. Lacasse.....	7 33
Madame Louise Bérubé.....	11 91	J. B. Leclaire.....	10 47
Mlle. E. Brown.....	15 95	E. Lortie.....	14 63
Mlle. G. P. Bélaire.....	15 72	Mlle. Z. Lalonde.....	18 33
Mlle. E. Badeaux.....	8 25	Marie Lamontagne.....	12 83
Jos. Bussièrès.....	16 50	E. Lajeunesse.....	14 23
L. M. Bertrand.....	16 50	Hélène Létourneau.....	17 72
P. Bouchard.....	16 50	Louise Liévin.....	21 39
Reine Beaubien.....	5 50	Éléonore Létourneau.....	21 39
Mlle. A. Butler.....	18 33	Catherine Lamb.....	23 22
Ls. Boucher.....	18 33	P. J. Mathon.....	8 25
Ursule Bouffard.....	21 39	Thomas Morris.....	15 58
Virginie Buteau.....	21 39	Mlle. J. Malherbe.....	17 11
Victoire Bérubé.....	22 75	Mlle. C. Michaud.....	15 48
Pierre Brissette.....	22 75	John Martin.....	15 58
Pierre Bélanger.....	21 00	Lydia McElkins.....	12 83
Andrew Clarke.....	15 58	F. Maindelle.....	11 00
Esther Clément.....	13 75	Isidore Manseau.....	14 66
Arch. Campbell.....	7 33	John McManus.....	18 33
Madame C. Chèvrefils.....	7 33	Hannah Mitchell.....	21 39
Marie Anne Courteau.....	5 50	Walter McVicar.....	21 39
Mlle. A. Casault.....	18 33	F. X. Montmarquet.....	21 39
Wm. Colgan.....	21 39	Madame F. X. Montmarquet.....	21 39
Marie Carpentier.....	12 22	Robt. Morrow.....	21 39
E. Dillon.....	18 33	Wm. Millar.....	21 39
Marguerite Dorion.....	16 81	Mélanie Michaud.....	12 22
Rob. Dupont.....	18 33	J. Mathon.....	21 39
L. De Montigny.....	7 33	Mathew O'Meara.....	15 90
J. De Tonnancour.....	8 46	Jeffery O'Donohoe.....	16 50
Madame Viet. Denault.....	5 50	Jeremiah O'Shea.....	22 75
Mlle. Z. L. Desrochers.....	17 41	Mlle. N. Pélerin.....	15 48
Denise Desgagners.....	12 83	Josephite Proulx.....	15 48
James Duffy.....	5 50	Marie Anne Pinard.....	16 50
Edwidge Dupont.....	16 50	J. B. Phillinger.....	16 50
Madame Dastou.....	3 66	Flore Pelletier.....	12 83
Marguerite Dupuis.....	11 00	Thersile Pothier.....	7 33
Charles Dolbigny.....	21 39	J. C. Pacaud.....	18 33
Louise Demers.....	21 39	Elisabeth Pâquet.....	18 33
Madame C. Dion.....	21 39	Apolline Proulx.....	17 72
Madame veuve Decelles.....	12 83	C. H. Paquin.....	23 22
L. Aug. Desrochers.....	21 39	Rodolphe Puize.....	22 75
Mathilde Dupéré.....	23 22	Mlle. O. Richard.....	16 80
Henry Dawson.....	17 72	Henriette Rhéaume.....	11 00
A. P. O'Donnell.....	21 39	Démérise Raymond.....	9 16
Madame Geneviève Flurette.....	16 57	Anna Reece.....	9 16
Julie Fournier.....	16 81	Adèle Rivard.....	9 16
J. B. Fortin.....	5 50	Mlle. H. E. Roy.....	5 50
Clémence Frégeau.....	21 39	Caroline Rankin.....	18 33
P. V. Gabion.....	8 46	Maurice Racicot.....	18 33
Mlle. A. Gilman.....	16 50	F. Renaud.....	16 50
P. Guay.....	9 16	Adam Ross.....	11 00
George Gray.....	16 50	Elisa Robin.....	18 33
H. Guyon.....	16 50	Pierre Rouleau.....	21 39
Mlle. M. A. Greensil.....	15 58	James Ryan.....	19 55
J. B. Goudreault.....	16 50	Ls. P. Resch.....	23 22
Marie Louise Girouard.....	16 50	L. T. St. Michel.....	15 90



LISTE des pensions accordées aux instituteurs et institutrices retirés de l'enseignement, pour l'année 1862.—*Suite.*  
(LIST of Pensions accorded to retired Teachers, for 1862.—*Continued.*)

	\$ cts.		\$ cts.
C. Soucy.....	8 25	PENSIONNAIRES NOUVEAUX.	
Henriette Ste. Marie.....	11 00	(NEW PENSIONERS.)	
Mlle. F. Sénéchal.....	18 33	Ursule Beaudoin.....	22 75
Mlle. M. Sénéchal.....	14 66	Odile Baril.....	10 50
Alexis Soulard.....	21 39	Joseph Bonin.....	10 50
Peter Scannell.....	21 39	Marguerite Belliveau.....	10 50
Thomas Strong.....	17 72	Madame Adélaïde Duval.....	10 50
Lucile Toussaint.....	21 39	Elizabeth Ellen Edmunds.....	3 50
Germain Tremblay.....	21 39	Julie Gagné.....	10 50
Madame veuve Thibault.....	15 90	Agnès Hamel.....	10 50
Adélaïde Talon.....	23 22	Justin Harman.....	10 50
Marie Anne Thibault.....	23 22	Charles Hudon.....	10 50
Daniel Watters.....	11 00	Léon Kérouac.....	10 50
Claire Watters.....	7 33	James Lloyd.....	10 50
William Wilson.....	22 00	A. C. Wolfe.....	10 50
Marguerite Young.....	7 33	H. Perrin.....	19 50
P. Boucher.....	19 25		
	\$ 2381 10	Total.....	\$ 2533 35

ETAT de la dépense pour l'impression des journaux d'éducation, pour l'année 1863.  
(STATEMENT of the Expense for the Impression of Educational Journals, for the year 1863.)

		\$ cts.	\$ cts.
1863.	Montant du découvert au 31 décembre 1862—(Amount of the overdrawn balance on the 31st December, 1862) .....	1778 04	
Janv.—(Jan.) 12	E. Sénécal, journal français et anglais de décembre—(French and English Journal of December.....	194 00	
Id. 27	E. Sénécal, journal français avec calendrier—(French Journal with Calendar).....	155 00	
Fév.—(Feb.) 5	Subvention du gouvernement—(Grant of the Government).....		1800 00
Id. 7	E. Sénécal, journal anglais—(English Journal)—(No. 1).....	78 00	
Mars—(March) 3	Id. id. français—(French id.).....	110 00	
Id. 24	Id. id. anglais—(English id.).....	88 75	
Avril—(April) 4	Id. id. français—(French id.).....	110 00	
Id. 18	Id. id. id.—(Id. id.).....	110 00	
Id. 30	Id. id. anglais—(English id.).....	71 00	
Mai—(May) 22	Id. id. français—(French id.).....	165 00	
Juin—(June) 11	Id. id. anglais—(English id.).....	71 00	
Id. 30	Id. id. français—(French id.).....	110 00	
Juil.—(July) 22	Id. id. anglais—(English id.).....	71 00	
Août—(Aug.) 18	Id. id. français, supplément—French Journal, Supplement).....	165 00	
Sept.—(Sept.) 17	E. Sénécal, journal anglais—(English Journal)—Nos. 7 & 8.....	106 50	
Oct.—(Oct.) 1	Id. id. id.—(Id. id.)—No. 9.....	71 00	
Id. 22	Id. id. français—(French id.)—No. 9.....	110 00	
Id. 31	Id. id. id.—(Id. id.)—No. 10.....	110 00	
Nov.—(Nov.) 26	Id. id. anglais—(English id.)—Nos. 10 & 11.....	106 50	
Déc.—(Dec.) 19	Id. id. français—(French id.)—Nos. 11 & 12.....	165 00	
Id. 31	Recettes par abonnement, déposées à la banque du H.-C } —(Receipts from subscriptions, deposited at the Bank of U. C. } Montant du découvert, au 31 décembre 1863—(Amount of the overdrawn balance, on the 31st December, 1863 .....		655 65
			1491 04
		\$3946 69	3946 69

ETAT des dépenses des écoles normales, pour l'année 1863.  
(STATEMENT of the Expenditure of Normal Schools for the year 1863.)

	\$	cts.	\$	cts.
<b>ECOLE NORMALE JACQUES CARTIER.</b>				
<b>JACQUES CARTIER NORMAL SCHOOL.</b>				
Balance en main au 31 décembre 1862—(Balance in hand on 31st December, 1862).....			495	88
Dépense—(Expenditure).....	11588	19		
Subvention du gouvernement—(Grant from the Government).....			8936	00
Honoraires des élèves—(Fees of pupils).....			2687	25
Balance en main au 31 décembre 1863—(Balance in hand on 31st December, 1863).....	530	94		
	12119	13	12119	13
<b>McGILL.</b>				
Balance en main au 31 décembre 1862—(Balance in hand on 31st December, 1862).....			1321	62
Subvention du gouvernement—(Grant from the Government).....			8532	00
Honoraires des élèves—(Fees of pupils).....			2416	29
Dépense—(Expenditure).....	11180	57		
Balance en main au 31 décembre 1863—(Balance in hand on 31st December, 1863).....	1089	34		
	12269	91	12269	91
<b>LAVAL.</b>				
Découvert au 31 décembre 1862—(Due on 31st December, 1862).....	3324	24		
Dépense—(Expenditure).....	13960	00		
Subvention du gouvernement—(Grant from the Government).....			8532	00
Honoraires des élèves—(Fees of pupils).....			3715	15
Découvert au 31 décembre 1863—(Due on 31st December, 1863).....			5037	09
	17284	24	17284	24

TABEAU des livres envoyés aux inspecteurs d'école pour être donnés en prix, en 1863 et 1864.  
(STATEMENT of Books sent to the School Inspectors to be given as prizes, in 1863 and 1864.)

LIVRES DISTRIBUÉES PAR BOOKS DISTRIBUTED BY		Bouillet. Dictionnaire des Sciences et des Arts.	Benard. Dictionnaire Classique.	L'Abbé Dauphin. De l'Éducation.	Fénelon. Éducation des Filles.	Overberg. Pédagogie.	Braun. Méthodologie.	Barran. Lectures.	L'Abbé Ferland. Histoire du Canada.	Rameau.	LeMoine. Ornithologie du Canada.	Les Sœurs de Dieu en Canada.	Manuel du Chrétien.
No.		2	10	1	8	4	3	10	1	1	18	3	17
1	Le surintendant—(The Superintendent).....												
2	L'inspecteur (The Inspector) Archambeault .....												
3	Id. Bruce .....												
4	Id. Bardy .....												
5	Id. Béland .....												
6	Id. Bourgeois.....												
7	Id. Boivin.....												
8	Id. Crépault .....												
9	Id. Caron.....												
10	Id. Dorval .....												
11	Id. Germain .....												
12	Id. Grondin.....												
13	Id. Hubert.....												
14	Id. Itme .....												
15	Id. Hubbard .....												
16	Id. Hamilton .....												
17	Id. Juneau .....												
18	Id. Leroux .....												
19	Id. Martin.....												
20	Id. Maurault.....												
21	Id. Mesgher .....												
22	Id. Rév. Pless .....												
23	Id. Painchaud .....												
24	Id. Parneloe .....												
25	Id. Rouleau.....												
26	Id. Tanguay .....												
27	Id. Tremblay .....												
28	Id. Valade.....												
	Total.....	2	10	1	8	4	3	10	1	1	18	3	17

TABLEAU des livres envoyés aux inspecteurs d'école pour être donnés en prix, en 1863 et 1864.—(Suite.)  
(STATEMENT of Books sent to the School Inspectors to be given as prizes, in 1863 and 1864.—Continued.)

No.	Chansonnier des Collèges.	Fables de LaFontaine.	Revue Agricole.	Bibliothèque de la Jeunesse Chrétienne. In-8.	Bibliothèque de la Jeunesse Chrétienne. In-12.	Bibliothèque de l'Enfance. In-18.	Abrégé de l'Histoire du Canada, par Garnau.	Le Prince de Galles.	Devoir du Chrétien.	Grammaire de l'Homond.	Abrégé de Géographie.	Journal de l'Instruction Publique.	Rapport sur l'Éducation.	Livres anglais pour Catholiques seulement—(English Books for Catholics only.)	Sadler's Popular Library.	Canon Schmidt's Tales.	Livres anglais pour Catholiques et Protestants—(English Books for Catholics & Protestants.)	National School Books.
1	10	9	16	14	187	254	2	8	14	8	8	48	6	.....	48	120	.....	.....
2	.....	.....	.....	.....	6	200	6	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8	20	.....	10
3	.....	.....	.....	.....	.....	40	6	.....	.....	.....	.....	3	.....	.....	26	110	.....	50
4	.....	.....	.....	.....	12	250	10	.....	12	6	6	.....	.....	.....	12	40	.....	20
5	.....	.....	.....	.....	8	6	8	.....	16	6	6	8	6	.....	10	30	.....	.....
6	.....	.....	.....	.....	8	220	8	.....	14	8	6	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
7	.....	.....	.....	.....	10	180	6	.....	20	8	6	.....	.....	.....	4	12	.....	.....
8	.....	.....	.....	.....	8	220	12	.....	24	10	8	6	6	.....	10	50	.....	15
9	.....	.....	.....	.....	8	150	16	.....	20	6	10	6	4	.....	2	6	.....	20
10	.....	.....	.....	.....	10	280	12	.....	20	10	10	2	.....	.....	19	40	.....	10
11	.....	.....	.....	.....	6	220	6	.....	14	6	6	.....	.....	.....	12	12	.....	10
12	.....	.....	.....	.....	4	150	6	.....	14	6	6	.....	.....	.....	4	4	.....	12
13	.....	.....	.....	.....	10	200	8	.....	6	6	6	.....	.....	.....	12	50	.....	20
14	.....	.....	.....	.....	4	72	6	.....	2	6	6	.....	.....	.....	.....	.....	.....	20
15	.....	.....	.....	.....	.....	30	6	.....	2	6	6	.....	.....	.....	.....	.....	.....	50
16	.....	.....	.....	.....	.....	150	8	.....	12	6	6	.....	.....	.....	10	24	.....	20
17	.....	.....	.....	.....	10	6	6	.....	8	6	6	.....	.....	.....	5	10	.....	.....
18	.....	.....	.....	.....	6	220	6	.....	14	10	10	2	.....	.....	2	10	.....	.....
19	.....	.....	.....	.....	4	100	6	.....	14	10	10	.....	.....	.....	2	10	.....	.....
20	.....	.....	.....	.....	8	200	16	.....	24	10	8	6	4	.....	4	12	.....	.....
21	.....	.....	.....	.....	2	100	4	.....	8	6	6	.....	.....	.....	12	40	.....	30
22	.....	.....	.....	.....	4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
23	.....	.....	.....	.....	2	30	10	.....	14	10	10	.....	.....	.....	16	20	.....	.....
24	.....	.....	.....	.....	4	50	.....	.....	3	6	6	5	.....	.....	16	50	.....	30
25	.....	.....	.....	.....	.....	200	16	.....	24	10	10	8	8	.....	16	30	.....	15
26	.....	.....	.....	.....	8	6	.....	.....	24	10	10	.....	.....	.....	10	30	.....	10
27	.....	.....	.....	.....	5	103	6	.....	14	10	10	7	.....	.....	9	12	.....	10
28	.....	.....	.....	.....	16	265	36	2	23	7	12	.....	.....	.....	24	82	.....	30
29	.....	.....	.....	.....	18	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
30	10	9	16	14	339	4084	226	10	350	201	200	101	34	14	248	780	.....	340

TABLEAU des livres envoyés aux inspecteurs d'école pour être donnés en prix, en 1863 et 1864.—*Suite.*  
 (STATEMENT of Books sent to the School Inspectors to be given as prizes, in 1863 and 1864.—*Continued.*)

No.	The Prince of Wales.	The Journal of Education.	Biographies of Celebrated Canadians.	Livres anglais pour professeurs seulement— (English Books for Professors only.)	Routledge's.	Nelson's.	Darton's.	Tegg's.	Crusby's.	Parker's.	Phillips's.	Griffins's.	Hogg's.	Nimmo's.	Chambers's.	Kent's.	Religious Tract Society.	Ticknor's.	Sampson's.	Millar's.	Harper's.	
1	30	11	2		28	19	15		2		13	2	2		14	2			1	4	1	
2	2				6	6				6			2									
3		10			16	14		9	1			7	2		9	9	72	6			10	
4	2				6	6			3												6	3
5																						
6																						
7	2	2																				
8																						
9	5				6	3																
10	2																					
11																						
12	2				4	3				2		2	2									3
13					3	3			3													
14	4	3																				
15					29	6	1	3	3		1	4	4	3	6	2	22	3	2	1		3
16	3	3			20	6			3	6		6	6		8	6	80	6				6
17	2				4	4						4	4									
18					5							2	1									
19																						
20	2	2				3			4	3			3		3	1	10	3				6
21	4				12	3			3	4	1	3	3		6							6
22					15	3		3	3													
23																						
24	3				34	14		6	3		3	7		3	12	4	52	6	3			6
25	2	2																				
26	3	2				4				2			2		2							
27	5				6			2														1
28	4																					
79		55	2		206	85	16	23	22	17	18	37	15	6	62	24	239	24	6	5		54

TABLEAU des livres envoyés aux inspecteurs d'école pour être donnés en prix, en 1863 et 1864.—(Suite.)  
(STATEMENT of Books sent to the School Inspectors to be given as prizes, in 1863 and 1864.—Continued.)

No.	The Child's Book of Nature.	Cambridge's.	Morgan's.	Carter's.	Taylor's.	Dosworth's.	Blackwood's.	Oliver's.	Ors.	D. Appleton's.	Lippincott's.	Autres Livres.—(Other Books.)	Total des Livres Français.—(Total of French Books.)	Total des livres anglais pour catholiques seulement.—(Total of English Books for Catholics only.)	Total des livres anglais pour catholiques et protestants.—(Total of English Books for Catholics & Protestants.)	Total des livres anglais pour protestants seulement.—(Total of English Books for Protestants only.)	Total des livres anglais.—(Total of English Books.)	Grand total des livres Français et anglais.—(Grand total of French and English Books.)
1	2			1	1					2		8	721	168	43	108	319	1040
2										2			250	28	12	10	50	300
3				8						6			52	136	60	164	360	412
4													308	52	22	18	92	400
5				2						3			284	40		12	52	336
6													250					250
7				7									240	16	4		20	260
8													300					300
9													220					300
10				2						4			360	60	30	20	80	400
11													300	8	22			300
12													192	50	12	10	72	264
13													250	16	12	12	40	290
14	2											6	100	62	27	11	100	200
15						2			1	5	2	3	50					200
16													200		56	144	100	150
17													34		22	12	68	268
18										1			300	15		10	25	325
19	1												150	12				162
20													280	16				300
21										3			130	52	34	34	120	250
22													80					80
23													70	36	3	191	230	300
24										10	4	13		68	34			100
25													280	40	20		100	100
26													156	15	15	26	60	350
27													400	106	34	10	150	212
28										34	6	33	5923	1028	456	972	2456	3379

(No. 64.)

## REPOSE

A une adresse de l'Assemblée Législative à Son Excellence le Gouverneur-Général, en date du 30 ultimo, priant Son Excellence de faire mettre devant cette Chambre "copie de toute correspondance, rapports ou documents quelconques se rattachant en quoi que ce soit à la plainte faite, il y a quelques mois, par un nommé Anthony Binga, contre la conduite du shérif d'Essex."

Par ordre,

JOHN SIMPSON,  
Secrétaire.SECRETARIAT,  
Québec, 1er juin 1864.

(No. 65.)

## REPOSE

A une adresse de l'honorable Conseil Législatif à Son Excellence le Gouverneur-Général, en date du 23 ultimo, priant Son Excellence de faire mettre devant cette Chambre "copie du rapport fait en mars 1864, par Peter J. Gibson, arpenteur provincial, relatif au chemin projeté conduisant du chemin empierré de l'usine à fer de Marmora, passant par les mines de cuivre du township du Lac et traversant le township de Wollaston."

Par ordre,

JOHN SIMPSON,  
Secrétaire.SECRETARIAT,  
Québec, le 1er juin 1864.

[Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les rapports qui précèdent ne sont pas imprimés.]

## REPONSE

A une adresse de l'honorable Conseil Législatif, en date du 27 mai 1864, demandant des renseignements concernant les affaires et les procédés des commissaires du havre de Québec.

Par ordre,

JOHN SIMPSON,  
Secrétaire.

Secrétariat,  
6 juin 1864.

ETATS fournis en réponse à la demande de l'honorable Conseil Législatif, le 27 mai dernier, indiquant les renseignements requis des commissaires du havre de Québec, pour les années 1862 et 1863 :

### RECETTES.

1862.	Loyers de lots de grève et d'eau profonde.....	\$ 3,017 44	
	Droit de tonnage .....	16,689 94	
	Propriété de la Pointe-à-Carcy.....	676 63	
	Primes sur les bons du havre.....	1,230 00	
			\$21,614 01
1863.	Loyers de lots de grève et d'eau profonde.....	\$ 2,350 13	
	Droits de tonnage .....	36,160 72	
	Propriété de la Pointe-à-Carcy.....	6,129 77	
	Élévateur flottant .....	22 57	
	Prime sur les bons du havre .....	430 00	
			\$45,093 19
			\$66,707 20

### DÉPENSES.

1862.	Courtage sur les bons du havre.....	\$ 844 89	
	Intérêt.....	12,969 84	
	Dépenses générales encourues dans le havre...	1,768 97	
			\$15,583 70
	Salaires: L'hon. G. Pemberton, président....	\$ 2,000 00	
	C. M. Tate, ingénieur .....	1,600 00	
	Do. allocat. de 6 mos.	799 96	
	H. N. Jones, sec.-trésorier....	1,200 00	
	J. F. Golden, messenger.....	300 00	
			5,899 96
	Loyer de bureau, cotisations, etc.....	1,071 48	
			\$22,555 14
	<i>A reporter</i> .....		\$22,555 14



	<i>Report</i> .....		\$22,555 14
1863.	Courtage sur les débetures du havre.....	\$ 757 43	
	Intérêt .....	20,473 30	
	Dépenses générales encourues dans le havre..	4,660 30	
			<u>\$25,891 03</u>
	Salaires: L'hon. G. Pemberton, président .....	\$2,000 00	
	H. N. Jones, sec.-trésorier ...	1,200 00	
	Wm. Simons, surintendant ...	533 33	
	Gab. Valin, jr., gard. de quai..	266 67	
	J. F. Golden, commis et mes- sager.....	340 00	
			<u>4,340 00</u>
	Loyer de bureau, cotisations, etc.....		951 14
			<u>31,182 17</u>
			<u><u>\$53,737 31</u></u>

<i>Bons émis.</i>	<i>Taux d'intérêt.</i>
\$35,000 00	à 6 pour cent par année.
30,000 00	à 7 do do
238,000 00	à 8 do do

Total.....\$303,000 00

<i>Prix de vente.</i>	
\$116,000 00	au pair.
31,000 00	à 1 pour cent de prime.....
51,000 00	à 1½ do do .....
10,000 00	à 1¾ do do .....
18,000 00	à 2 do do .....
2,000 00	à 2½ do do .....
1,000 00	à 2¾ do do .....
16,000 00	à 4 do do .....
58,000 00	à 5 do do .....
<u>\$303,000 00</u>	<u>\$5,239 92</u>

La dette actuelle des commissaires, à venir à l'année finissant le 29 février 1864, est de trois cent trois mille piastres, comme ci-dessus, et portant les taux d'intérêt ci-annexés.

#### *Propriétés acquises.*

Pointe-à-Carey—Compagnie du chemin de fer de la Rive-Nord et de la Navigation et des Terres du Saint-Maurice .....	\$48,938 27
Quai des Indes Orientales—Thomas Frazer.....	40,000 00
Quais des Indes Occidentales et Wellington—Jeremiah Leaycraft.....	72,000 00
	<u>\$160,938 27</u>

*Améliorations effectuées.*

## Quai de la Pointe-à-Carey, savoir :

Contrat avec E. O. Richard.....	\$87,054 11	
Do du 18 sept. 1860, avec E. O. Richard .....	10,339 20	
Do du 3 juin 1861, do do .....	15,036 81	
Do pour des tréteaux .....	\$2,929 56	
Do pour foncement.....	3,466 68	
Do pour des escaliers-débarcadères.....	369 52	
		6,765 76
Do avec S. et C. Peters.....		5,542 25
Do avec Thomas Davidson.....		5,876 10
		<u>\$130,594 23</u>

## Ordonnées par le Bureau :

Payé aux ingénieurs pour les blocs intermédiaires, etc.....	25,986 38
Payé au surintendant pour quais de travers, enlèvement de vieux fonds, cailloux, réparations au magasin, etc.....	16,479 82
Dépenses diverses et contingentes .....	1,149 99
	<u>\$174,210 42</u>
Hangar de débarcadère—Contrat avec E. O. Richard.....	1,150 00
Elévateur de grain— do do .....	11,418 76
Entrepôt de sel— do Louis Lepine .....	6,379 73
Grue de débarcadère, sous les soins du surintendant.....	800 00
	<u>\$19,748 46</u>

Ce qui précède indique les améliorations effectuées ; il y a, de plus, un quai à lest sous contrat avec MM. S. et C. Peters, qui devra être achevé le 1er septembre 1866, pour la somme de \$196,842, payables à mesure que l'ouvrage avancera.

Il n'y actuellement aucune autre amélioration de projetée.

*Personnel de la Corporation.*

Le nombre et les noms des personnes qui reçoivent une rémunération quelconque de la Commission, ainsi que le montant payé à chacun, sont indiqués dans la réponse à la question No. 1 ; mais il y a en outre l'honorable Charles Alleyn, avocat du havre, et Edouard J. Langevin, notaire du havre, qui ne sont payés que lorsque leurs services sont requis.

*Enfin.*—La réponse à cette question se trouve dans la question No. 4.

N. H. JONES,  
Secrétaire.

Bureau des Commissaires du Havre,  
Québec, 4 juin 1864.

(No. 67.)

## R E P O N S E

A une adresse de l'honorable Conseil Législatif, en date du 25 mai 1864, demandant un état des décès qui ont eu lieu dans le pénitencier provincial depuis le 1er janvier 1863 au 25 mai 1864.

Par ordre,

JOHN SIMPSON,  
Secrétaire.SECRETARIAT,  
Québec, 3 juin 1864.

(No. 68.)

## R E P O N S E

A une adresse de l'honorable Assemblée Législative, en date du 9 mai 1864, demandant " un état détaillé des sommes payées depuis le 31 décembre jusqu'au 9 mai, à diverses personnes, pour annonces, impressions, papeterie, reliure et autres fournitures de bureaux publics ; des sommes dues aux mêmes pour semblables ouvrages ou fournitures ; copies des commandes faites aux mêmes pour mêmes choses, et les quantités."

Par ordre,

JOHN SIMPSON,  
Secrétaire.SECRETARIAT,  
Québec, 11 juin 1864.

(No. 69.)

## R E P O N S E

A une adresse de l'honorable Assemblée Législative à Son Excellence le Gouverneur-Général, en date du 9 courant, priant Son Excellence de faire mettre devant cette Chambre "copies de tous rapports, ordres en conseil, correspondances et autres papiers relatifs à la charge d'assistant-maître de poste à Hamilton,—aussi, relatifs à la demande d'un congé par J. B. Eager, et à la nomination de Frederick Ritchie à une situation au bureau de poste de Hamilton."

Par ordre,

JOHN SIMPSON,  
Secrétaire.SECRETARIAT,  
Québec, 11 juin 1864.

(No. 70.)

## R E P O N S E

A une adresse de l'honorable Assemblée Législative, en date du 9 mai 1864, demandant un état de toutes les offres d'achat et ventes de terrains situés au sud du fleuve Saint-Laurent, depuis le 1er octobre dernier.

Par ordre,

JOHN SIMPSON,  
Secrétaire.

SECRETARIAT,

[Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les rapports qui précèdent ne sont pas imprimés.]

---

---

## REPONSE

A une adresse de l'honorable Assemblée Législative, en date du 9 juin 1864, demandant des renseignements touchant le nombre de vaisseaux américains engagés dans les pêcheries du golfe St. Laurent, dans les eaux canadiennes, la moyenne de leur port et du nombre d'hommes à bord, etc.

Par ordre,

A. J. FERGUSSON BLAIR,  
Secrétaire.

SECRETARIAT,  
Juin 1864.

RÉPONSE à une adresse de l'honorable Assemblée Législative, en date du 9 juin 1864, demandant des renseignements touchant le nombre de vaisseaux américains engagés dans les pêcheries du golfe St. Laurent, dans les eaux canadiennes, la moyenne de leur port et du nombre d'hommes à bord, etc., etc.

	1852.	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.	1861.	1862.	1863.
<i>Pêche au Haveng.</i>												
Nombre de vaisseaux.....	60	20	14	24	16	22	43	40	50	36	24	15
Port des do .....	4200	1400	980	1650	1120	1540	3010	2800	3500	2520	1680	1050
Equipages do .....	600	200	140	240	160	220	430	400	500	360	240	150
Quantité de hareng prise.....Bris.	18000	12000	5600	10800	4400	11000	21500	20000	25000	10800	9000	5250
Valeur du hareng pris .....	54000	36000	10800	32400	13200	33000	64500	60000	75000	32400	27000	15750
<i>Pêche à la Morne.</i>												
Nombre de vaisseaux.....	100	100	120	160	160	150	150	140	120	120	100	100
Port des do .....	7000	7000	8400	11200	11200	10500	10500	9800	8400	8400	7000	7000
Equipages do .....	1400	1400	1680	1240	2240	2100	2100	1960	1680	1680	1400	1400
Quantité de morue prise.....Qlx	40000	40000	48000	50000	80000	60000	60000	56000	48000	48000	40000	30000
Valeur .....	120000	120000	144000	240000	240000	180000	180000	165000	144000	144000	120000	90000
<i>Pêche au Maquereau.</i>												
Nombre de vaisseaux.....	100	100	100	150	300	280	260	200	200	200	150	120
Port des do .....	7000	7000	7000	10500	24000	19600	18200	14000	14000	14000	10500	8400
Equipages do .....	1400	1400	1400	2100	4200	3920	3640	2800	2800	2800	2100	1680
Quantité de maquereau prise.....Bris.	19000	10000	10000	30000	67500	56000	26000	20000	20000	30000	15000	18000
Valeur.....	120000	120000	120000	360000	1012500	840000	390000	300000	240000	240000	120000	144000
TOTAL.												
Nombre de vaisseaux.....	260	220	234	334	476	452	453	380	370	356	274	235
Port des do .....	18200	15400	16380	23280	36320	31640	31710	26600	25900	24920	19180	16450
Equipages do .....	3400	3000	3220	3380	6600	6240	6170	5160	4980	4840	3740	3230
Valeur du poisson pris.....	294000	276000	280800	632400	1263700	1053000	634500	528000	459000	416400	267000	240750

Département des Terres de la Couronne, Branche des Pêcheries,  
Québec, 27 juin 1864.

ANDREW RUSSELL,  
Sous-Commissaire.

NOTA.—On ne peut donner à présent un état semblable pour le Haut-Canada; mais le département se procurera, durant cette saison, des renseignements authentiques concernant la part qu'ont prise les pêcheurs et négociants américains dans les pêcheries des lacs, et le port des vaisseaux qui y ont été employés. A. R.

---

---

## REPONSE

A une adresse de l'honorable Assemblée Législative, en date du 23 juin 1864,  
demandant des renseignements sur le casernement des troupes de Sa Majesté.

Par ordre,

JOHN SIMPSON,  
Secrétaire.

SECRETARIAT,  
27 juin 1864.

---

---

DOWNING STREET,  
7 décembre 1861.

(Canada.—No. 12.)

MILORD,—Dans un temps où nous sommes menacés d'une rupture avec les États-Unis et où il nous faut envoyer des troupes en quantité considérable au Canada, il est de la dernière importance qu'on fournisse des logements sains et convenables à chaque régiment lors de son arrivée.

En conséquence de la cession des terres de l'artillerie et des casernes au gouvernement provincial en 1854, les autorités militaires en Angleterre n'ont plus la même facilité de loger plus de troupes que celles qui se trouvent maintenant en Canada.

Je ne doute pas que le gouvernement provincial supplée à ce besoin en baraquant les régiments qui ne pourront être casernés ou installés dans des bâtisses appartenant à la province.

Je suis d'avis qu'on devrait s'enquérir de suite si on ne pourrait pas obtenir de grandes bâtisses à Hamilton, Guelph et Sainte-Catherine, gratuitement ou pour un loyer nominal. Il est probable qu'on placerait des troupes en garnison dans ces localités.

Quant aux endroits où l'on baraquera les troupes, Votre Seigneurie devra nécessairement consulter le lieutenant-général commandant les forces; mais indépendamment du voisinage de quelques villes importantes, les environs du lac Simcoe et du canal Rideau paraissent offrir de bons sites pour cet objet.

Quant aux réserves militaires cédées à la province, je ne doute nullement que le gouvernement provincial ne mette à la disposition du commandant des forces de Sa Majesté les terrains nécessaires, sous les circonstances actuelles, au bien-être des troupes et à la défense de la colonie.

J'ai l'honneur, etc.,

[Signé,]

NEWCASTLE.

A S. E. le gouverneur  
VICOMTE MONCK.

[No. 37.]

HOTEL DU GOUVERNEMENT,  
Québec, 28 décembre 1861.

MILORD DUC,—J'ai l'honneur d'accuser réception de la dépêche de Votre Grâce, No. 12, du 7 courant, relativement au casernement des troupes de Sa Majesté qui arrivent maintenant dans cette province, et de vous renvoyer à la copie ci-inclue d'un rapport de l'honorable John A. Macdonald, exposant l'empressement du gouvernement provincial à se conformer aux avis contenus dans la dépêche de Votre Grâce à ce sujet.

J'ai l'honneur, etc.,

A Sa Grâce  
le Duc de NEWCASTLE, C.J.

[Signé,]

MONCK.

Service de la milice.

DÉPARTEMENT DU PROCUREUR-GÉNÉRAL  
POUR LE HAUT-CANADA,  
Québec, 28 décembre 1861.

Relativement à la dépêche de Sa Grâce le secrétaire des colonies à Son Excellence le gouverneur-général, en date du 7 courant et renvoyée au Conseil aujourd'hui, le soussigné a l'honneur de faire rapport que toutes les casernes en Canada, cédées à cette province par le gouvernement impérial en 1854, ont déjà été mises à la disposition du lieutenant-général commandant les forces de Sa Majesté, pour le logement des troupes anglaises.

Le soussigné recommande que tous les terrains cédés en même temps que les casernes à la province, dont on ne se sert pas ou qui n'ont pas été vendus, soient placés de suite à la disposition des autorités militaires, durant l'état actuel des choses, ainsi que le désire Son Excellence.

Le soussigné propose, de plus, que Son Excellence soit priée d'exprimer à Sa Grâce l'assurance que le gouvernement provincial fera tout en son pouvoir pour assurer des logements confortables aux forces de Sa Majesté dans ce pays, et qu'il ne doute nullement que la législature et le peuple du Canada n'y donnent leur concours cordial.

[Signé,]

JOHN A. MACDONALD.



---

---

## REPONSE

A une adresse de l'Assemblée Législative à Son Excellence le Gouverneur-Général, en date du 9 courant, priant Son Excellence de faire mettre devant cette Chambre : "1° Copies de tous ordres en conseil, règlements et annonces faisant connaître les conditions de la vente d'un certain lopin ou lot de terre connu comme place de moulin sur la rivière au Sable, dans le township d'Amabel, que l'on dit contenir environ 1,100 acres, avec les noms de l'acquéreur ou des acquéreurs, et des parties, s'il en est, à qui ces acquéreurs ont subséquemment cédé leurs droits; 2° Aussi, copies de tous rapports, ordres en conseil, annonces, correspondances et autres papiers relatifs au non-accomplissement des conditions de la dite vente primitive, et à la reprise de possession et nouvelle vente de la dite propriété par le commissaire des terres de la couronne, au nom de Son Excellence le gouverneur-général en conseil, avec indication des journaux dans lesquels les dites annonces ont été insérées, et de l'espace de temps qu'elles ont été publiées; de plus, les noms des acquéreur ou acquéreurs à la dite nouvelle vente, le nombre des personnes présentes à cette vente et qui se sont offertes comme acheteurs, et comment, par qui et au nom de qui le paiement du dit lot de terre et place de moulin a été fait."

Par ordre,

JOHN SIMPSON,  
Secrétaire.

SECRETARIAT,  
Québec, 28 juin 1864.